

Proposta de (re) estruturação da malha cicloviária na Zona
Norte de Aracaju/SE



LARANJEIRAS/SE
2018

Proposta de (re) estruturação da malha cicloviária na Zona Norte de Aracaju/SE

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo
da Universidade Federal de Sergipe para
obtenção do título de Arquiteto e Urbanista.

Orientador:

Prof. Dr. César Henriques Matos e Silva

LARANJEIRAS/SE

2018

José Glackson Santos Júnior

Proposta de (re) estruturação da malha cicloviária na Zona Norte de Aracaju/SE

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo
da Universidade Federal de Sergipe para
obtenção do título de Arquiteto e Urbanista.

Aprovado em 03 de setembro de 2018.

Prof. Dr. César Henrique Matos e Silva (Orientador)

Departamento de Arquitetura e Urbanismo
Universidade Federal de Sergipe

Prof. Dra. Sarah Lúcia Alves França

Departamento de Arquitetura e Urbanismo
Universidade Federal de Sergipe

José Waldson Costa de Andrade

Geógrafo e Mestre em Desenvolvimento e Meio Ambiente
Examinador externo

Sayuri Silva Dantas de Oliveira

Arquiteta e Urbanista
Examinadora externa

LARANJEIRAS/SE

2018

À minha avó Dona Cida (*in memoriam*) por me ensinar que sempre devemos acreditar em nosso potencial e que atitudes simples podem fazer a diferença.

Há alguns anos mudei completamente de curso e iniciei minha jornada no universo da Arquitetura e Urbanismo. Tudo era novidade! Turbilhões de informações eram lançadas ininterruptamente e alimentavam a minha sede em aprender e desvendar as belezas desta área. Durante o percurso muitas noites foram passadas em claro frente à prancheta e ao computador, onde o silêncio da madrugada solitária era quebrado pela companhia dos fones de ouvido, muitas horas foram perdidas na BR nos descolamento diário entre Aracaju e Laranjeiras. Mas cada esforço valeu a pena! Obrigado Deus por ter e guiado até esse momento onde posso assumir o título de Arquiteto e Urbanista! Essa conquista não seria possível sem o meu pilar, minha avó Cida (in memoriam), uma pessoa singular que me deu muito amor e que sempre acreditou que o seu neto poderia vencer. Minha mãe guerreira, Dona Irá, que mulher hein? Obrigado por me amar e me apoiar nas minhas escolhas... esta vitória é também sua. Ao meu lindo amor Kael, obrigado pelo companheirismo e pela pessoa ímpar que és... Esta vitória é nossa. Amo-te! Aos meus familiares e amigos que verdadeiramente torcem por mim, meus sinceros agradecimentos, em especial aos meus primos Yuri e Jamile, e à minha Tia e amiga Lívia, amo vocês. Aos meus amigos de todas as horas, com quem sei que posso contar Will, Cléia, Keu, Ana Márcia, Joana, Cainha e Jessie (Géssica). Aos colegas de trabalho que se tornaram amigos Flavinha, minha anja Bibi, Aninha, Marcos e Mateus, e claro aos chefes de estágio por todo conhecimento passado Andryel, Israel Trindade, César Villar e Miguel Ângelo.

O caminho foi longo, cansativo, desgastante e, muitas vezes, desanimador, mas naquele local eu tive mestres que me mostraram que no fim valeria a pena cada esforço, dos quais cito: Carla Fernanda, Rozana Rivas, Aline Sanches e Sarah França, as quais tenho orgulho em poder dizer que fui aluno; Betânia Brendle, uma pessoa ímpar que me fez amar o curso com a sua paixão por este universo; e, César Matos, a quem sou bastante grato por me acompanhar na elaboração deste trabalho final. E claro aos examinadores Sayuri e Waldson pelas contribuições dadas.

Aos meus colegas de curso obrigado por fazerem parte do meu crescimento, em especial Claudenice e Maísa Rocha por acreditarem tanto em meu potencial e a minha irmã “gêmula” Lys por tanto amor e companheirismo. Obrigado Deus pelas minhas parceiras, irmãs, consultoras, conselheiras, Cabelinho (Ana Lúcia) e Tacizinha por se fazerem tão presentes e por tanto aprendizado... Sem vocês não teria chegado onde estou. Amo vocês.

O elevado crescimento populacional, principalmente nos países em desenvolvimento, tem favorecido a urbanização desordenada nas cidades contemporâneas, refletindo negativamente no uso igualitário do espaço urbano no direito do cidadão à mobilidade, ou seja, na vida urbana. No Brasil, além da recorrente política habitacional equivocada de espraiamento, a ausência de políticas atuantes voltadas para o transporte ativo, entendido como o ato de andar e pedalar, associado ao desenvolvimento urbano pautado no urbanismo rodoviarista, impactam diretamente na mobilidade dos cidadãos. As vias estão cada vez mais sobrecarregadas e a bicicleta surge como um modal atrativo pelo seu baixo custo de aquisição e manutenção. O aumento de bicicletas nas ruas requer infraestrutura adequada e de qualidade, em um sistema convidativo que forneça ao usuário segurança, porém, a rede cicloviária brasileira, em sua maioria desconectada e precária, corresponde a apenas 2,8% da malha viária total do país. Na capital sergipana, a malha cicloviária compreende cerca de 67 km de extensão equivalente a 4,51% da malha local, apresentada de modo despadronizado, precário e seletivo, onde a região Norte e as áreas periféricas são desfavorecidas. Este trabalho propõe (re) estruturar a malha da Zona Norte de Aracaju, buscando a integração dos modais não motorizados, principalmente, com o transporte coletivo. Trazendo a discussão sobre as políticas de mobilidade urbana e quais os seus verdadeiros beneficiários, a solução adotada baseou-se no levantamento bibliográfico, estudos de observação, entrevistas e experiência própria enquanto morador da região e ciclista associada às ideias de estudiosos da área. Este trabalho é apenas um primeiro passo para esta discussão que não deve ser limitada ao meio acadêmico, e sim ganhar proporções que incluam a sociedade civil a fim de permitir novas soluções para o espaço urbano em prol da democratização da Cidade.

Palavras-chaves: Mobilidade urbana. Aracaju. Malha cicloviária. Direito à cidade. Espaço urbano.

The high population growth, especially in developing countries, has favored disorderly urbanization in contemporary cities, negatively reflecting the equal use of urban space in the citizen's right to mobility, that is, in urban life. In Brazil, besides the misguided common policy of housing spraying, the absence of active policies for active transport, understood as the act of walking and cycling, associated with urban development based on urban road planning, have a direct impact on the mobility of citizens. The roads are increasingly overloaded and the bicycle is an attractive model due to its low acquisition and maintenance costs. The increase of bicycles on the streets requires adequate and quality infrastructure, in an inviting system that provides the user with safety however the Brazilian cycle network, mostly disconnected and precarious, corresponds to only 2.8% of the country's total road network. In the Sergipe capital, the cycle network comprises about 67 km of extension equivalent to 4.51% of the local mesh, presented in an unadjusted, precarious and selective way, where the North and peripheral areas are disadvantaged. This work proposes (re) structuring the mesh of the Northern Zone of Aracaju, seeking the integration of non-motorized modalities, mainly, with the collective transport. Bringing the discussion about urban mobility policies and their true beneficiaries, the solution adopted was based on bibliographical research, observation studies, interviews and own experience as a resident of the region and a cyclist associated with the ideas of scholars in the area. This work is only a first step to this discussion, which should not be limited to the academic milieu, but rather to gain proportions that include civil society in order to allow new solutions for the urban space in favor of the democratization of the City.

Keywords: Urban mobility. Aracaju. Cycling network. Right to the city. Urban space.

Lista de figuras

Figura 1. Velódromo paulista	19
Figura 2. Imobilidade urbana	19
Figura 3 Círculo vicioso da mobilidade urbana	25
Figura 4 Tráfego de pedestres e ciclistas em cruzamento viário	26
Figura 5 Disparidade entre veículos automotores e bicicletas	26
Figura 6 Frota circulante 1995-2016.....	27
Figura 7 Habitantes por veículo no Brasil.....	27
Figura 8 Comparativo entre modais	28
Figura 9 Tempo gasto pela população nos deslocamentos, por modo. (Ano base: 2014)	28
Figura 10 Bicicletário em na fábrica Cerâmica Serra Azul em Nossa Senhora do Socorro/SE.....	29
Figura 11 Divisão modal das viagens diárias nas cidades brasileiras (Ano base: 2014).....	31
Figura 12 Divisão modal das viagens diárias por porte das cidades brasileiras (Ano base: 2014)	31
Figura 13 Bicicleta como meio de transporte	32
Figura 14 Uso da bicicleta nas compras	32
Figura 15 Número de Ciclistas (%) x Renda (Salário Mínimo - SM)	33
Figura 16 Bicicleta como meio de transporte em dia chuvoso	33
Figura 17 Impactos da inclusão da bicicleta.....	34
Figura 18 Malha cicloviária no Brasil	36
Figura 19 Rede cicloviária segregada	37
Figura 20 Percentual de municípios que declaram possuir Plano de Mobilidade Urbana aprovado em lei municipal.....	40
Figura 21 Taxa de respostas por região.....	40
Figura 22 Municípios que possuem Plano de Mobilidade por região	41
Figura 23 Percentual de Planos de Mobilidade para municípios com mais de 250 mil habitantes	42

Figura 24 Percentual de municípios que possuem Planos de Mobilidade por porte.....	42
Figura 25 Custos pessoais e públicos da mobilidade no Brasil (Ano base: 2014)	43
Figura 26 Componentes do sistema cicloviário	45
Figura 27 Composição da rede cicloviária	46
Figura 28 Transporte de bicicletas nos ônibus	47
Figura 29 Faixa de ônibus compartilhada com bicicletas	48
Figura 30 Ciclorrota em Juiz de Fora/ MG	48
Figura 31 Ciclofaixa com tachões reflexivos.....	49
Figura 32 Ciclofaixa com tachões reflexivos e diferenciação de pavimentação	49
Figura 33 Ciclovia unidirecional com blocos de concreto.....	50
Figura 34 Ciclovia segregada por meio-fio	50
Figura 35 Ciclovia segregada por canteiro	50
Figura 36 Ciclovia no passeio	50
Figura 37 Passeio compartilhado.....	51
Figura 38 Estação do projeto "Caju Bike"	58
Figura 39 Comparativo entre as propostas dos planos de mobilidade	63
Figura 40 Síntese dos principais destinos e motivação para continuar pedalando em Aracaju (ano base: 2018).....	65
Figura 41 Problemas diários ao pedalar em Aracaju e Síntese geral do perfil do ciclista (ano base: 2018)	65
Figura 42 Delimitação dos bairros da Zona Norte de Aracaju/SE.....	68
Figura 43 Área de intervenção inserida na Zona Norte.....	70
Figura 44 Interface do questionário pelo celular.....	80
Figura 45 Ficha síntese de análise	89
Figura 46 Visão geral do Cruzamento 01 entre as Av. Gal. Euclides Figueiredo e Paulo Fig. Barreto	90
Figura 47 Visão geral do cruzamento entre as Av. Gal. Euclides Figueiredo e Benjamim Constant.....	92
Figura 48 Visão geral do cruzamento entre a Av. Juscelino Kubistchek e a Rua São Francisco de Assis	94
Figura 49 Visão geral do cruzamento entre a Av. Visconde de Maracaju e Rua Artur Fortes.....	96

Figura 50 Visão geral do cruzamento entre a Av. Juscelino Kubistchek e a Rua do Carmo em dia de feira livre (sábado)	98
Figura 51 Visão geral do cruzamento entre as Avenidas Coelho e Campos e Eng. Gentil Tavares	100
Figura 52 Visão geral do cruzamento entre a Av. São Paulo e a Rua Pará	102
Figura 53 Visão geral do cruzamento da Avenida Maranhão e a Rua Roberto Moraes	104
Figura 54 Cruzamento entre as Ruas Jonaldo Bonfim e Major Aureliano	106
Figura 55 Visão geral do cruzamento entre a Avenida Gal. Euclides Figueiredo e a Rua Serafim Bonfim.....	108
Figura 56 Visão geral do cruzamento entre as Avenidas Gal. Euclides Figueiredo e Maranhão	110
Figura 57 Tratamentos de imagens com a solução proposta sobre a atual	115
Figura 58 Declive e extensão máxima recomendável para utilização da bicicleta	117
Figura 59 Sinalização cicloviária em cruzamento	118
Figura 60 Sinalização da travessia em cruzamento	119
Figura 61 Bicicleta no terminal de integração	122
Figura 62 Bicicleta no ônibus coletivo	122
Figura 63 Perfil 01 – Av. Benjamin Constant sentido bairro Soledade	126
Figura 64 Solução do perfil 01 – Av. Benjamin Constant sentido bairro Dezoito do Forte	126
Figura 65 Perfil 02 - Rua Serafim Bonfim sentido Bairro Santos Dumont.....	127
Figura 66 Perfil 03 – Av. Major Aureliano sentido Bairro Cidade Nova	128
Figura 67 Perfil 04 - Avenida Maranhão sentido Bairro Bugio	128
Figura 68 Solução do perfil 02 - Rua Serafim Bonfim sentido Bairro Santos Dumont.....	129
Figura 69 Perfil 05a - Av. Pres. Juscelino Kubistchek sentido Bairro Cidade Nova.....	129
Figura 70 Perfil 06 - Av. Pres. Juscelino Kubistchek sentido Bairro Santo Antônio	130

Figura 71 Solução do Perfil 05b - Av. Pres. Juscelino Kubistchek sentido Bairro Santo Antônio.....	130
Figura 72 Perfil 07 - Av. Pres. Juscelino Kubistchek sentido Bairro Santos Dumont	131
Figura 73 Solução do Perfil 07 - Av. Pres. Juscelino Kubistchek sentido Bairro Santos Dumont	131
Figura 74 Perfil 08a - Av. Pres. Juscelino Kubistchek sentido Bairro Santos Dumont	132
Figura 75 Solução do Perfil 08b - Av. Pres. Juscelino Kubistchek sentido Bairro Santos Dumont	132
Figura 76 Perfil 09 - Av. Gal. Euclides Figueiredo sentido Bairro Lamarão	133
Figura 77 Perfil 10 - Av. Gal. Euclides Figueiredo sentido Bairro Bugio	133
Figura 78 Perfil 11 - Av. Gal. Euclides Figueiredo sentido Bairro Veneza	134
Figura 79 Perfil 12 - Rua Roberto Moraes sentido Bairro Santos Dumont	134
Figura 80 Perfil 13 - Rua São Francisco sentido Bairro José Conrado de Araújo	135
Figura 81 Cruzamentos na Alemanha	136

Lista de gráficos

Gráfico 1 Principais bairros aracajuanos de origem e destino dos ciclistas (ano base: 2016).....	64
Gráfico 4 Entrevistados por região da cidade.....	81
Gráfico 3 Entrevistados por bairros da Zona Norte	81
Gráfico 5 Entrevistados por sexo	81
Gráfico 6 Interesses dos entrevistados.....	82
Gráfico 7 Entrevistados por faixa etária	82
Gráfico 8 Interesses diversos dos entrevistados	82

Lista de mapas

Mapa 1 Delimitação das Zonas de Aracaju	55
Mapa 2 Síntese do sistema cicloviário implantado em Aracaju/SE	57

Mapa 3 Síntese do sistema cicloviário implantado em Aracaju/SE com as estações de bicicletas compartilhadas....	58
Mapa 4 Estacionamentos para bicicletas em Aracaju	59
Mapa 5 Área de intervenção final e rotas preliminares	71
Mapa 6 Síntese do percurso da entrevista 01	76
Mapa 7 Síntese do percurso da entrevista 02	77
Mapa 8 Síntese do percurso da entrevista 03	78
Mapa 9 Síntese do percurso da entrevista 04	79
Mapa 10 Síntese do percursos.....	84
Mapa 11 Rede de percursos - Cruzamentos	86
Mapa 12 Declividade da Zona Norte de Aracaju	117
Mapa 13 Barreiras físicas da Zona Norte	118
Mapa 14 Plano Cicloviário Proposto	121
Mapa 15 Plano cicloviário proposto x declividade	122
Mapa 16 Plano cicloviário proposto e as barreiras físicas da região	123
Mapa 17 Área de cobertura dos eixos cicloviários propostos	124
Mapa 18 Identificação dos perfis das vias	125

Lista de quadros

Quadro 1 Características urbanísticas para a utilização da bicicleta	35
Quadro 2 Densidade demográfica da Zona Norte de Aracaju/SE	69
Quadro 3 População residente na Zona Norte por gênero....	69
Quadro 4 Largura das faixas de acordo com a classe da via	120

Lista de tabelas

Tabela 1 Estacionamentos para bicicletas em Aracaju/SE	60
Tabela 2 Faixa etária da população nos bairros Cidade Nova, Dezoito do Forte e Palestina.	72
Tabela 3 Faixa etária da população nos bairros Santo Antônio e Santos Dumont.	73
Tabela 4 Infraestrutura cicloviária proposta.....	121

Introdução	17
1 A cidade sob duas rodas	23
1.1 O espaço urbano e os desafios de locomoção	24
1.2 Bicicletas nas ruas	32
1.3 Políticas de mobilidade	38
1.4 Sistema ciclovitário	44
Ciclabilidade	46
Intermodalidade	47
Rotas cicláveis e/ou ciclorrotas	48
Ciclofaixas	49
Ciclovias	50
Passeios compartilhados	51
2 Aracaju sob outro ângulo	52
2.1 Mobilidade em Aracaju	53
2.2 Sistema ciclovitário	56
2.3 Políticas municipais de mobilidade urbana	61
2.4 O ciclista aracajuano	63
3 A Zona Norte sob duas rodas	66
3.1 Área de estudo	67
3.2 Área de intervenção	70
3.3 Metodologia	73
Entrevistas de campo	74
Questionário eletrônico	80
Mapa síntese	84
Rede de percursos	85
Cruzamentos	87
4 A proposta	113
4.1 Referenciais projetuais	114
4.2 Desafios e diretrizes projetuais	116
4.3 O plano ciclovitário proposto	120
4.4 Intervenções projetuais	124
Perfis das vias	125
Cruzamentos	135
Considerações Finais	142
Referências	147

Leis e normas	148
Bibliográficas.....	149
Apêndices	155

Introdução

“Os caminhos da cidade, sejam calçadas, sejam trilhos, sejam ruas, devem ser vistos como pedaços estruturadores da vida urbana e como o lugar que nos posiciona no tecido urbano, permitindo identificar-nos com a cidade.”

(Fábio Duarte)

O elevado crescimento populacional, principalmente nos países em desenvolvimento, tem favorecido a urbanização desordenada nas cidades contemporâneas refletindo negativamente no uso igualitário do espaço urbano e no direito do cidadão à mobilidade, ou seja, na vida urbana. O planejamento urbano define como o espaço será ocupado e usado, enquanto que as políticas de transporte e de mobilidade definem a infraestrutura de circulação e como a estrutura viária será utilizada pelas pessoas e veículos, respectivamente. Ou seja, ambos necessitam andar em sincronia a fim de amenizar essa desorganização urbana.

No Brasil, é recorrente a política habitacional equivocada de espraiamento, onde são criados novos bairros e conjuntos habitacionais em áreas distantes da malha urbana consolidada, aumentando drasticamente a densidade destas áreas periféricas que, em sua maioria, são regiões carentes de infraestrutura básica, principalmente de transporte público, comprometendo seriamente o direito à cidade e a mobilidade urbana. Esta, por sua vez, também é marcada pela ausência de políticas atuantes voltadas para o desenvolvimento do transporte ativo, termo atualmente utilizado para designar o ato de andar e pedalar, assim como pelo desenvolvimento urbano pautado no urbanismo rodoviário, onde há o incentivo e ascensão do transporte motorizado individual e declínio do

Figura 2. Imobilidade urbana



Fonte: Blog Meu Transporte, 2011.³

Nos cruzamentos comumente regidos pelos semáforos, é comum em dias chuvosos quando costumam apresentar problemas, esse choque de interesses por parte dos motoristas. Uma postura egoísta que apenas corrobora para o colapso viário e a imobilidade de todos, uma vez que não apenas os motoristas são prejudicados, mas atinge pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo.

O velódromo paulista, ou velódromo da Consolação, projetado pelo arquiteto Tomaz Gaudêncio Bezzi, foi inaugurado em 1896 em São Paulo. Naquele ano, com a inserção do ciclismo na primeira Olimpíada da Era Moderna em Atenas, a bicicleta passou a ser reconhecida enquanto veículo. No Brasil, os primeiros modelos a serem importados eram os bicis e posteriormente as bicicletas de competição.

Figura 1. Velódromo paulista



Fonte: Blog das Monaretas, 2017.⁴

ferroviarismo e do transporte coletivo. O próprio governo federal desde o ano de 2008 vem incentivando a compra de veículos automotores com a redução do imposto que incidia sobre a gasolina, a Cide – Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico, chegando a zerá-lo no ano de 2012 com o Decreto nº. 7.764/12. Com as facilidades de compra, a população começou a adquirir o tão sonhado veículo automotivo como forma de escapar do transporte público defasado. Entretanto, acabou favorecendo a imobilidade urbana generalizada onde todos os envolvidos sejam pedestre, ciclista, usuário do transporte coletivo ou motorista, acabam sofrendo com esta desorganização urbanística.

O aumento do número de transportes individuais motorizados, associado ao transporte de mercadorias, tem intensificado os conflitos entre os diferentes modais e, conseqüentemente, vem desconfigurando o papel das cidades de proporcionar qualidade de vida e de circulação à população. As vias urbanas estão sobrecarregadas, aumentam-se os congestionamentos e conseqüentemente o tempo gasto para realizar diariamente os movimentos pendulares (casa – trabalho), comprometendo seriamente o tráfego de pedestres e ciclistas, levantando a discussão sobre a democratização do espaço sob a ótica da mobilidade urbana. Neste contexto, a classe trabalhadora que não consegue arcar com os custos elevados das tarifas do transporte coletivo, passa a enxergar a bicicleta como um modal atrativo pelo seu baixo custo de aquisição e manutenção.

A bicicleta surge no Brasil no final do século XIX sendo um produto limitado à classe abastada da população, uma vez que o seu custo era bastante elevado. Após a Segunda Guerra Mundial e a partir dos anos 50, ocorre a massificação do seu uso atrelado às camadas sociais menos favorecidas, cujo objetivo principal era o deslocamento pendular. Atualmente, a prática de pedalar tem tido novos adeptos, contemplando as mais diversas classes sociais e faixas etárias, sendo amplamente utilizada como meio de transporte para o trabalho, principalmente pela população jovem entre 18 e 29 anos, e com novos interesses, como:

lazer, prática de exercícios, esporte, compras, ida a escola/faculdade e deslocamentos curtos intrabairros.

O aumento de bicicletas nas ruas requer infraestrutura adequada e de qualidade. Nas capitais brasileiras a malha cicloviária cresceu cerca de 200%, passando de 1.414 km, em 2014, para 3.009 km de extensão em 2017, o que corresponde a apenas 2,8% da malha viária total do país, é o que aponta o estudo divulgado no Portal G1 (VELASCO; REIS, 2017). Esta porcentagem é um reflexo direto da cultura do automóvel sob a qual o Brasil se desenvolveu, onde os investimentos estão quase que exclusivamente voltados para o leito carroçável das vias.

É fato que estamos longe de alcançar um número expressivo de bicicletas nas ruas e isto se deve, dentre outros fatores, a falta de planejamento cicloviário que tem comprometido sua expansão e prejudicado a relação dos ciclistas com a cidade. Dentre os problemas enfrentados, estão: malha cicloviária desconectada; infraestrutura de apoio e sinalização insuficientes e, em alguns casos, inexistentes; má condição das vias; insegurança no trânsito; falta de segurança pública; ausência de intermodalidade; e a ausência de políticas federais, estaduais e municipais, que promovam a cultura ciclística, uma vez que temos presenciado conflitos permanentes em disputa pelo espaço de circulação.

O cenário em Aracaju é bastante similar aos problemas enfrentados pelos ciclistas brasileiros, agravado pelo alto índice de segregação da rede cicloviária que surge repentinamente e desaparece de forma inesperada. As estatísticas revelam que na capital sergipana tem-se 7.131 habitantes por km de malha cicloviária. A qual, segundo comparativo realizado por Clara Velasco e Thiago Reis com base nos dados oficiais fornecidos pela Prefeitura local e divulgado no portal G1 (VELASCO; REIS, 2017), corresponde hoje a 4,51% da malha viária. São apenas 67 km de extensão de uma estrutura totalmente descontínua que exclui a Zona Norte onde reside a população menos privilegiada que faz da bicicleta seu meio de transporte diário. O tráfego motorizado continua dominante nas cidades brasileiras e, principalmente

em Aracaju, onde suas ruas não mais comportam a frota de carros e motocicletas. Estamos indo no caminho inverso, tornando o ambiente cada vez mais conturbado. Mas afinal, de quem é a responsabilidade pelo ambiente urbano equilibrado?

Em janeiro de 2012 o governo brasileiro, por meio do Ministério das Cidades, aprovou a Lei nº. 12.587/12 instituindo as diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana, visando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da mobilidade e acessibilidade das pessoas. Seu texto determinava que os municípios com mais de 20 mil habitantes desenvolvessem no prazo de 03 anos, a partir de sua aprovação, seus Planos de Mobilidade Urbana (PMU), ou seja, até o ano de 2015. Entretanto, como veremos no capítulo seguinte, o Ministério das Cidades divulgou em maio de 2018 um levantamento conduzido pela Secretaria Nacional de Transporte e de Mobilidade Urbana (SNTMU) onde apenas 193 municípios (9%) dos que responderam a pesquisa, alegaram possuir o PMU, sendo a obrigatoriedade adiada para 2019 por meio da Lei nº. 13.683 de 19 de junho de 2018. Toda essa manipulação política comprova a falta de comprometimento do poder público ao tratar da mobilidade no país. Esse mesmo descaso ocorre em Aracaju, uma cidade com população estimada para 2016 de 621.523 habitantes, segundo o censo do IBGE 2010, que tem enfrentado um impasse político para a aprovação do seu plano de mobilidade urbana.

Os debates em busca de cidades mais sustentáveis, sob a ótica da mobilidade, têm sido cada vez mais frequentes e a Zona Norte de Aracaju é uma região com grande potencial de intervenção e atualmente encontra-se “excluída” da cidade. Reestruturar a malha cicloviária nesta área é a base para garantirmos o acesso igualitário ao espaço urbano, o fortalecimento no uso da bicicleta e a intermodalidade. A inserção das bicicletas é sinônimo de espaço urbano democrático e além dos benefícios individuais – melhoria da qualidade de vida e economia – são gerados benefícios coletivos no âmbito econômico, social e ambiental: desenvolvimento do comércio local, dinamização do espaço,

trânsito mais inclusivo, estímulo do sentimento de segurança dos pedestres, redução dos agentes poluentes, dentre outros.

Com o exposto, o objetivo principal deste trabalho é propor soluções para (re) estruturar a malha cicloviária da Zona Norte de Aracaju, levando em consideração a integração dos modais, principalmente entre os transportes não motorizados e o coletivo. Como objetivos específicos: analisar as políticas municipais quanto à inserção da bicicleta na mobilidade urbana; analisar o sistema cicloviário existente na capital sergipana, com foco na Zona Norte; propor melhores condições para universalizar o uso da bicicleta enquanto meio de transporte; e, promover a intermodalidade.

Com a (re) estruturação pretende-se fomentar a discussão sobre a importância da bicicleta para a mobilidade urbana, principalmente nas zonas mais pobres da cidade que são penalizadas pelo descaso da ausência de políticas atuantes. Para tal, metodologicamente foram definidas algumas etapas: a) levantamento bibliográfico com pesquisas sobre temas ligados a dimensão humana e literaturas que abordam a estruturação técnica para a implantação da infraestrutura ciclística; discussão sobre os conceitos de rotas cicláveis, ciclorrotas, ciclovias, ciclofaixas e circulação partilhada; b) análise das propostas de plano de mobilidade elaboradas para Aracaju, porém nunca aprovadas; c) estudo de casos; d) levantamento de dados, inicialmente por observação e contagem dos ciclistas, visando identificar as principais rotas de deslocamento e o seu comportamento no espaço urbano; e) entrevistas com os usuários, por abordagem e questionário eletrônico; f) elaboração de mapas catalogando os equipamentos institucionais; e, g) a elaboração da proposta de intervenção.

1 | A cidade sob duas rodas



“A disputa pelo espaço de circulação tem colocado os usuários em conflito permanente, onde ao domínio das vias pelo automóvel soma-se uma rede de transportes públicos insuficiente, trazendo a discussão sobre a equidade na distribuição do espaço urbano e o direito à mobilidade pelo cidadão.”

(Fabiana Izaga e Carlos Leite)

1.1 | O espaço urbano e os desafios de locomoção

A dinâmica de desenvolvimento das cidades é bastante complexa. Na teoria são levados em consideração os interesses da população, do governo e das organizações privadas, enquanto que na prática, as transformações do espaço urbano acabam sendo definidas por imposição de uma pequena parcela detentora do capital e do poder político. “A urbanização do território no Brasil é exemplar de aprofundamento das desigualdades sociais”, afirma Barbosa (2016, p.46).

O padrão de urbanização das cidades brasileiras é de baixa densidade, com crescimentos horizontais, especulação imobiliária e segregação da população de baixa renda, que vive em bairros cada vez mais afastados, inacessíveis e desprovidos de infraestrutura e serviços básicos. Isto prejudica o acesso às oportunidades e impede a equidade do direito à urbe, agravando as desigualdades. (NERI, 2012, p.13)

Ainda hoje é recorrente a construção de bairros e conjuntos habitacionais distantes das áreas urbanizadas, atendendo a uma lógica especulativa, com a justificativa de expansão e crescimento. Entretanto, o que se percebe, é a produção de periferias urbanas que negam “ao morador e

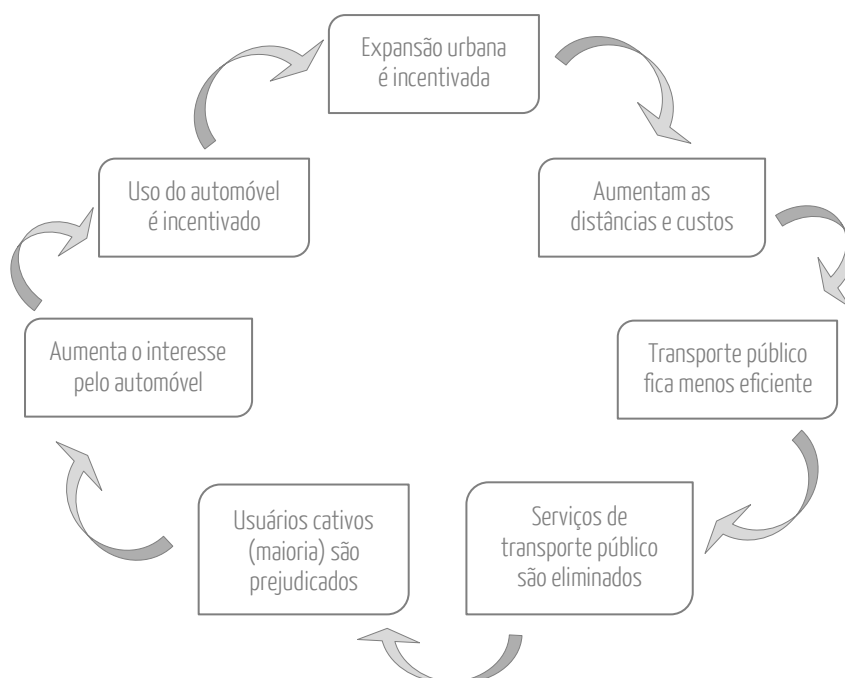
trabalhador o acesso à infraestrutura e aos serviços urbanos.” (SCIFONI, 2016, p.27). Para Barbosa,

a atuação concentradora e especulativa do capital imobiliário e financeiro – retendo áreas centrais urbanizadas como seu negócio e terras urbanizáveis como reserva de valor – impôs aos trabalhadores pobres a ocupação de bairros e loteamentos de urbanidade incompleta e inadequada (BARBOSA, 2016, p.47).

Além disso, esta lógica de produção de habitação social também contribui para gerar custos para a sociedade como um todo, devido à maior necessidade de recursos para levar infraestrutura para as periferias, ao aumento da necessidade de deslocamento e dos congestionamentos, à poluição do ar e aos desafios de segurança viária (LINKE et al., 2016, p.273).

Estas causas geradoras de custos para a sociedade identificadas por Linke, impactam diretamente na forma como a população se locomove na cidade e estão intrínsecas naquilo que Vasconcellos (2012, p.156) chama de **Círculo Vicioso da Mobilidade Urbana**.

Figura 3 Círculo vicioso da mobilidade urbana



Este esquema é a reprodução do círculo vicioso exposto pelo autor Eduardo Alcântara de Vasconcellos em seu livro Mobilidade Urbana e Cidadania.

Fonte: Elaborado pelo próprio autor, 2017, a partir de VASCONCELLOS (2016).

Independentemente dos inúmeros aspectos influenciadores da formação e desenvolvimento das cidades – como o relevo, a localização, o clima, sua população etc. –, obviamente a funcionalidade sempre foi o fio condutor da sua organização (SHETINO, 2007, p.42).

Figura 4 Tráfego de pedestres e ciclistas em cruzamento viário



Fonte: Próprio autor, 2017.

Redução no tráfego de pedestres e ciclistas no cruzamento entre as avenidas Euclides Figueiredo e Av. São Paulo, na Zona Norte de Aracaju, por conta da priorização semafórica para os veículos automotores.

Elevado índice de veículos automotores em um dos cruzamentos maior fluxo na cidade de Aracaju, entre as avenidas Gentil Tavares e Coelho e Campos. Visivelmente é possível identificar a disparidade entre este modal e as formas de locomoção a pé ou por bicicletas.

Figura 5 Disparidade entre veículos automotores e bicicletas



Fonte: Próprio autor, 2017.

Nas cidades de rápido crescimento, sobretudo nos países emergentes como é o caso do Brasil, este fio pode ser entendido como a priorização do transporte individual motorizado em detrimento do transporte coletivo, sobretudo por conta de um modelo de desenvolvimento urbano rodoviarista, protagonizado pelo automóvel, que contribuiu bastante para a segmentação socioespacial urbana. As consequências deste modelo são abordadas por diversos autores, sendo unânime entre eles, o resultado dos impactos gerados no tráfego de pedestres e ciclistas que “está diminuindo e o crescente tráfego motorizado [que] está entupindo as cidades ao ponto de implosão” (GEHL, 2015, p.219).

No Brasil, o incentivo do governo federal, desde o ano de 2008, na compra de veículos automotores, tem refletido diretamente no aumento da velocidade de deslocamento comprometendo drasticamente o tráfego de pedestres e ciclistas e, sobretudo, materializando-se em “cidades privadas, condomínios fechados, guetos pobres e ricos claramente separados no extenso espaço das cidades” (BALBIM, 2016, p.38).

O ‘império dos automóveis’ tem como marca a universalização da propriedade e do uso do transporte individual, que, ao longo de décadas, e ainda hoje, conta no Brasil com privilégios significativos, como gasolina subsidiada, redução da alíquota da CIDE¹/Combustíveis, a ocupação de mais de 80% das vias – embora transporte apenas 30% das pessoas, estacionamento grátis na maior parte das vias urbanas, e redução ou isenção de impostos na aquisição de veículos novos. (AFFONSO, 2016, p.84)

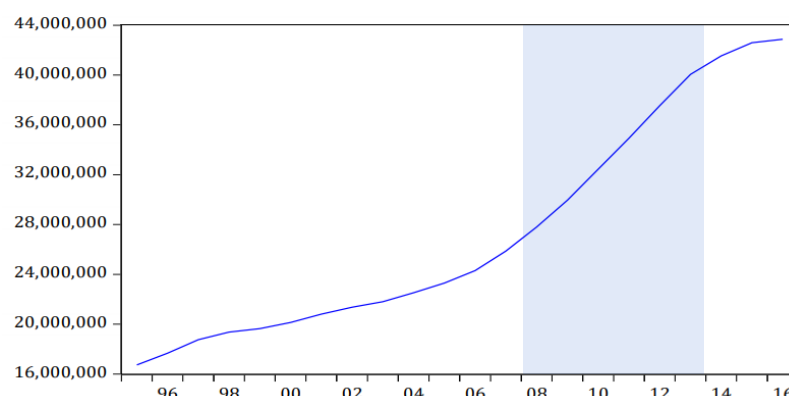
Os congestionamentos estão cada vez maiores, o número de carros nas ruas cresce absurdamente a cada ano, transportando muitas vezes uma única pessoa, e o transporte público cada vez mais precário não tem conseguido suprir as necessidades de uma população que tem desempenhado cada vez mais papéis e funções diárias em seu cotidiano. A frota

1 A CIDE – Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – foi instituída pela Lei nº 10.336/01, que prevê sua incidência sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível.

circulante² no país, até o ano de 2017, atingiu 43,4 milhões de unidades (automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus) e 13,2 milhões de motocicletas circulando em vias públicas.

Figura 6 Frota circulante 1995-2016

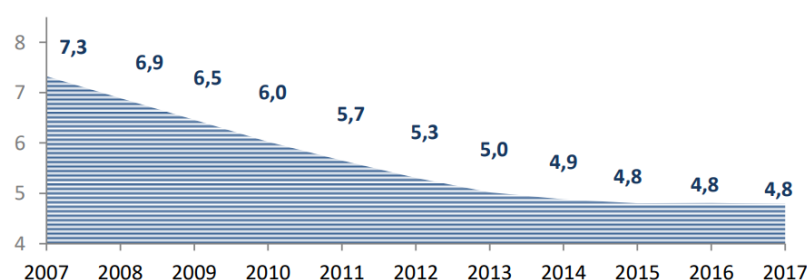
Graficamente, é possível observar que a ascensão da frota se dá a partir do ano de 2008, justamente o momento em que o governo inicia suas políticas de incentivos. O período de maior crescimento compreende os anos de 2008 e 2013.



Fonte: SINDIPEÇAS; ABIPEÇAS, 2017, p.2, adaptado.

É preocupante a relação entre a população residente e a frota de autoveículos que vem sofrendo redução no país. De acordo com o relatório do Sindipeças (2018, p.3), em 2017, havia 4,8 habitantes por veículo, um declínio de 34,2% se comparado ao ano de 2007 quando esta relação era de 7,3 habitantes por veículo.

Figura 7 Habitantes por veículo no Brasil



Fonte: SINDIPEÇAS; ABIPEÇAS, 2018, p.3.

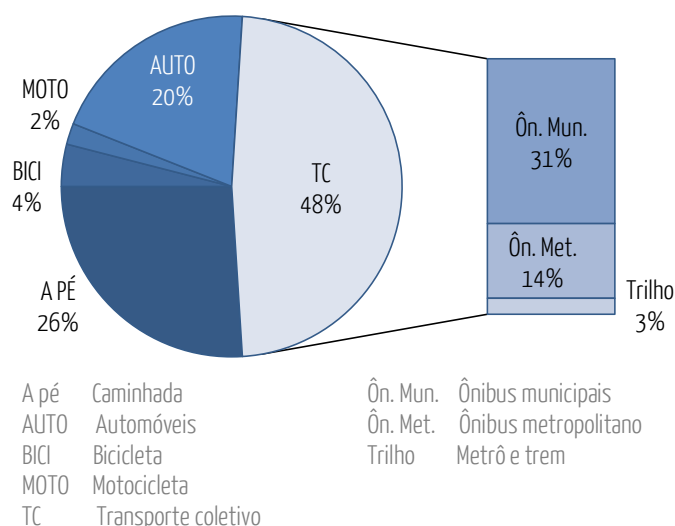
Proporcional ao aumento de veículos nas ruas cresce o tempo gasto pela população em seus deslocamentos pendulares diários, uma vez que, em sua maioria, dependem do serviço de transporte coletivo para locomover-se. Segundo a ANTP (2016, p.12), as pessoas passam mais tempo no

² Os dados da frota foram retirados do Relatório da Frota Circulante 2018, elaborado e divulgado pelo Sindipeças (Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores) e Abipeças (Associação Brasileira da Indústria de Autopeças), disponível em <http://automotivebusiness.com.br/abinteligencia/pdf/R_Frota_Circulante_2018.pdf>. Acesso em: 25 mai 2018.

transporte coletivo para deslocar-se, chegando a 48%³ se comparado aos outros modais.

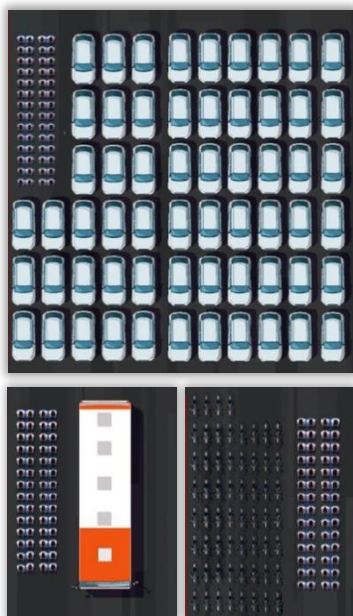
Figura 9 Tempo gasto pela população nos deslocamentos, por modo. (Ano base: 2014)

Considerando-se que o transporte coletivo representa 29% do total de viagens e consome 48% do total de tempo na mobilidade, fica claro que o usuário deste modo está sujeito a tempos médios de viagens superiores. (ANTP, 2016, p.11)



Fonte: ANTP, 2016, p.12, adaptado pelo autor.

Figura 8 Comparativo entre modais



Comparativo realizado entre 60 pedestres e o tipo de transporte utilizado: carro, ônibus e bicicleta, a fim de observar a parcela de espaço urbano ocupado.

Fonte: Casa Branca. Disponível em <http://sistema.casabranca.sp.gov.br:90/plano_diretor/images/conceitoMU/comparativo.jpg>. Acesso em 14 jun 2018.

[Esse] desequilíbrio entre as funções diárias básicas (morar e trabalhar) e a mobilidade física é facilmente reconhecida nos dramáticos movimentos pendulares e contribui de forma efetiva para o maior sintoma [...] a enorme deficiência de mobilidade urbana. (IZAGA; LEITE, 2016, p.4)

A privação do acesso aos serviços de transporte coletivo e as inadequadas condições de mobilidade urbana dos mais pobres reforçam o fenômeno da desigualdade de oportunidades e da segregação espacial, que excluem socialmente as pessoas que moram longe dos centros das cidades. Os principais impactos desta situação são sentidos sobre as atividades sociais básicas: trabalho, educação e lazer (GOMIDE, 2003 apud BARBOSA, 2016, p.47).

Quando comparamos o espaço urbano ocupado pelas diferentes formas de locomoção – pedestres, ciclista, transporte coletivo, automóvel – percebemos a disparidade do espaço destinado ao transporte motorizado individual. Malatesta afirma que,

[...] é comum que as porcentagens resultantes da divisão dos espaços públicos destinados à mobilidade no Brasil não atendam à divisão real da demanda por modal, concedendo privilégios aos deslocamentos motorizados individuais. (MALATESTA, 2010, p.71)

³ No documento original, a porcentagem correspondente ao Transporte Coletivo (TC) é de 49%. Entretanto, ao somarmos os valores correspondentes ao ônibus municipal, ônibus metropolitano e trilho chegamos a um total de 48%.

Diante do caos, muitas discussões têm girado em torno do desenvolvimento sustentável das cidades e vários estudos têm sido realizados com o intuito de garantir uma mobilidade coletiva, que contemple os mais diversos tipos de modais, onde todos possam locomover-se com qualidade e segurança. “[...] el desarrollo sostenible no es viable sin una movilidad multimodal que combine los transportes públicos con los vehículos de dos ruedas⁴” (LAMBERT, 1998, p.32).

Segundo Bianco (s.d., p.1) os estudiosos da área de transporte, dentro e fora da ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos –, colocam alguns pressupostos importantes para enfrentar os grandes desafios inerentes ao transporte no trânsito das cidades brasileiras, como por exemplo,

- A percepção de setores da sociedade que começam a clamar por uma **nova cultura da mobilidade que dê prioridade a formas de circulação coletivas, a pé e de bicicletas** integrando em rede os diversos modos de transportes e garantindo a acessibilidade segura e confortável a todos os pontos das cidades;

- **A cidade como ambiente de uso coletivo** cujo acesso por meio de transporte deve ser dividido democraticamente entre os diversos meios priorizando no sistema viário respectivamente as pessoas com restrição a mobilidade, o pedestre, o ciclista, os meios de transportes coletivos e finalmente o transporte individual motorizado.

(BIANCO, s.d., p.1, grifo nosso).

Trabalhadores de indústrias costumam utilizar as bicicletas como meio de locomoção para o trabalho visando reduzir os custos e evitar os atrasos do transporte coletivo precário.

Figura 10 Bicletário em na fábrica Cerâmica Serra Azul em Nossa Senhora do Socorro/SE



Fonte: Próprio autor, 2017.

Tratar a cidade como ambiente de uso coletivo é visto como primordial para garantirmos uma locomoção adequada para os diversos meios, levando em consideração a fragilidade do usuário diante do sistema e as condições adequadas de acessibilidade. Neste contexto, surge a figura da bicicleta enquanto meio de transporte, que embora seja bastante utilizado pela população, sobretudo a mais carente, recebe poucos investimentos públicos em infraestrutura viária. Vasconcellos chama atenção para o papel das vias de circulação em prol de uma mobilidade adequada ao afirmar que,

⁴ “o desenvolvimento sustentável não é viável sem uma mobilidade multimodal que combine os transportes públicos com os veículos de duas rodas”. (LAMBERT, 1998, p.32, tradução nossa)

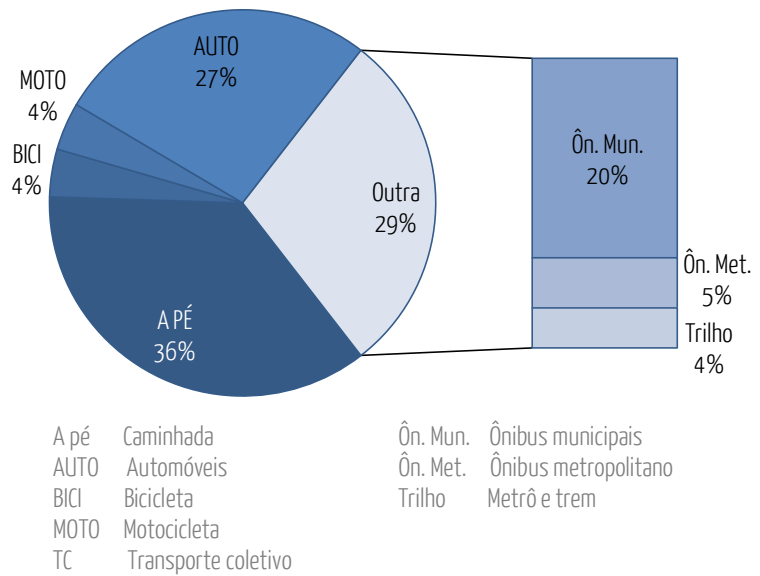
[...] as vias, em si mesmas, não são meios coletivos de consumo, a menos que sejam garantidas condições adequadas de mobilidade e acessibilidade àqueles sem acesso ao transporte individual, às crianças, aos pobres, aos idosos, aos portadores de deficiência física e à maioria da população rural. (VASCONCELLOS, 2012, p.42)

A acessibilidade a que se refere o autor é tratada como a diversidade de destinos que uma pessoa consegue alcançar a partir do deslocamento por determinado transporte, e precisa ser garantida. “Se for mais fácil caminhar e pedalar e se for mais rápido utilizar o transporte público, então também é bem mais simples chegar aos locais de trabalho, por toda a cidade.” (GEHL, 2015, p.223).

Em julho de 2016, a ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos – publicou o relatório geral acerca da mobilidade urbana no Brasil com base no ano de 2014. Com ele, é possível obter um panorama completo das viagens realizadas naquele ano e os modais utilizados. Segundo Junior (2000, p.59), as decisões individuais dos deslocamentos não são formuladas de forma isolada e sustentam-se em condicionantes coletivos estruturados por três lógicas que determinam a mobilidade: lógica da inserção no espaço urbano – é o comportamento das pessoas e grupos para a inserção no espaço como localização; lógica de inserção no sistema produtivo – complementa e interage com a lógica anterior, mas está voltada para inserção no processo produtivo; e, por fim, as características da oferta de transporte que determina a mobilidade urbana ao representar “as práticas das pessoas e grupos para se inserirem, de modo favorável, nas atividades de circulação no espaço urbano, fator que configura a oferta de serviço”. (JUNIOR, 2000, p.60)

O percentual de participação de cada modal nas viagens ocorridas no país em 2014 pode ser visto no gráfico abaixo, onde a maior parte das viagens foi realizada pelos transportes não motorizados – 40% –, seguidos pelo individual motorizado (automóvel e motocicleta) – 31% – e do coletivo público (ônibus municipal, ônibus metropolitano e trilhos) – 29%.

Figura 11 Divisão modal das viagens diárias nas cidades brasileiras (Ano base: 2014)

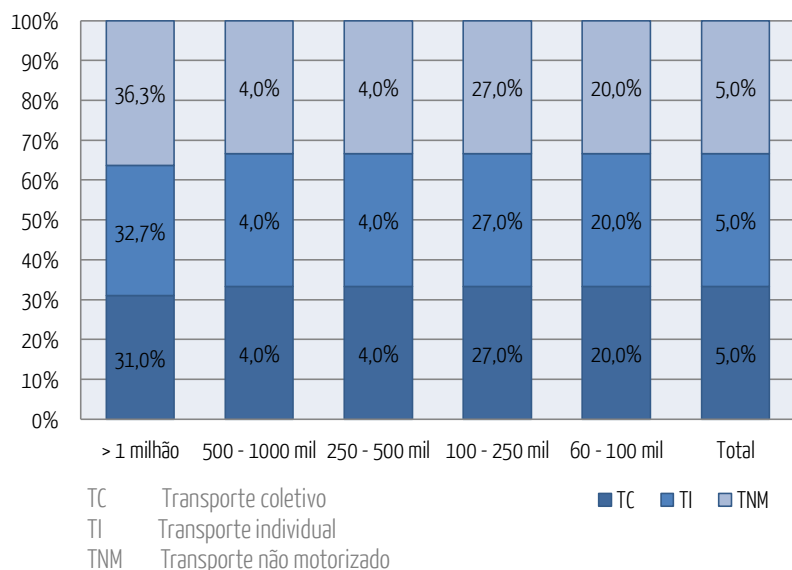


Fonte: ANTP, 2016, p.12, adaptado pelo autor.

Conforme verificado pela ANTP (2016, p.5), quando analisada a forma de locomoção em relação ao porte do município, neste nosso caso podemos aplicar diretamente ao espaço urbano, a participação dos transportes não motorizados é inversamente proporcional ao tamanho das cidades. Ou seja, quanto menor o município maior o número de deslocamentos neste modal. O que pode ser justificado pelas menores distâncias que incentivam o caminhar e o uso da bicicleta.

Estes números indicam a necessidade de diferentes olhares em relação às políticas de mobilidade urbana em função do porte do município. Enquanto os municípios maiores possuem maior quantidade de viagens nos modos motorizados, os municípios menores possuem maior quantidade de viagens a pé e por bicicleta. (ANTP, 2017, p.7)

Figura 12 Divisão modal das viagens diárias por porte das cidades brasileiras (Ano base: 2014)



Fonte: ANTP, 2016, p.7, adaptado pelo autor.

Figura 13 Bicicleta como meio de



Fonte: Próprio autor, 2017.

Redução no tráfego de pedestres e ciclistas no cruzamento entre as avenidas Euclides Figueiredo e Av. São Paulo, na Zona Norte de Aracaju, por conta da priorização semafórica para os veículos automotores.

A bicicleta surgiu no Brasil no final do século XIX, entretanto por conta do custo, sua popularização demorou um pouco a acontecer. Somente após a Segunda Guerra Mundial, a partir de 1950, com as facilidades de aquisição, a bicicleta torna-se acessível ao trabalhador. Segundo Bianco (s.d., p.2), foi apenas nos anos 70 que surgiram no país as primeiras iniciativas com apoio de governos com a intenção de assumir a bicicleta enquanto modo de transporte a ser considerado. O autor relata que,

Em 1975 a Secretaria de Planejamento do Estado de São Paulo lançou a Operação Bicicleta que constava de um concurso de ideias sobre o tema e culminou em estudos [...] [E] em 1976 o GEIPOP publicou o manual Planejamento Cicloviário – Uma Política para as Bicicletas que passou a ser o grande texto sobre o tema no Brasil [...]. (BIANCO, s.d., p.2)

Atualmente, o uso deste instrumento de locomoção tem atingido diversas camadas sociais com interesses distintos, seja para o lazer, prática de exercícios, compras e/ou deslocar-se à escola/ faculdade, além do transporte de mercadorias em curtas distâncias.

[Além dos] benefícios colectivos como a redução da emissão de gases com efeito de estufa, redução da poluição sonora, redução do espaço necessário para a circulação e estacionamento dos veículos. [...] a bicicleta também proporciona benefícios individuais, nomeadamente ao nível da saúde e financeiro, mas sobretudo porque, do ponto de vista do tempo de deslocação, a bicicleta constitui o meio de transporte mais rápido para deslocações até 5 km, que constituem a larga maioria das deslocações em espaço urbano. (VALE, 2016, p.46, grifo nosso)

A bicicleta sendo utilizada enquanto meio de locomoção para o usuário fazer compras em dia de feira na Zona Norte de Aracaju. Enfatizando, assim, suas diversas finalidades.

Figura 14 Uso da bicicleta nas compras

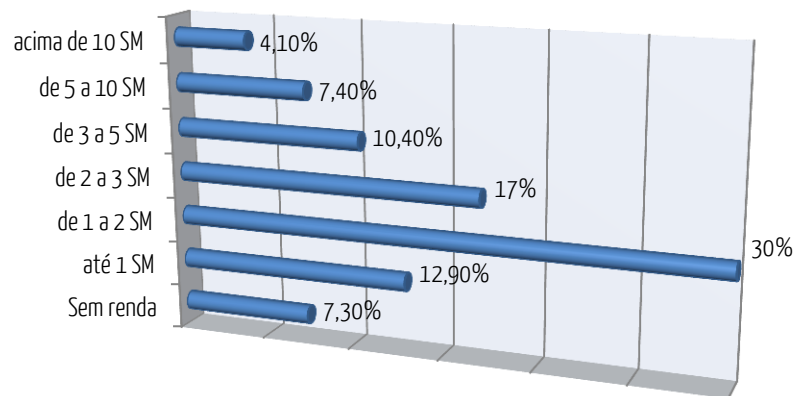


Fonte: Próprio autor, 2017.

Contudo, o principal motivo que leva ao uso da bicicleta permanece sendo o deslocamento pendular, casa - trabalho, como forma de economia e agilidade, tendo a população mais pobre como público dominante. Isto pode ser comprovado com a pesquisa elaborada pela ONG Transporte

Ativo⁵ em 2015, intitulada como Perfil do Ciclista Brasileiro, onde demonstra que 88,1% dos destinos utilizados pelos ciclistas durante o deslocamento diário é o trabalho, dos quais 30% possuem uma renda mensal de 01 a 02 salários mínimos.

Figura 15 Número de Ciclistas (%) x Renda (Salário Mínimo - SM)



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados da ONG Transporte Ativo (2015, p.10)

Flagra de trabalhadores em dia chuvoso transportando a bicicleta na mala do automóvel de terceiros. Embora a forma de transporte não tenha sido a ideal, o ocorrido serve para demonstrar como a intermodalidade é viável, neste caso, se houvesse uma combinação com o transporte coletivo.

Figura 16 Bicicleta como meio de transporte em dia chuvoso



Fonte: Próprio autor, 2017.

Segundo o Ministério das Cidades (2007, p.26), a bicicleta é o veículo individual mais utilizado nos pequenos centros urbanos brasileiros (cidades com população inferior a 50 mil habitantes), que representam mais de 90% do total de municípios do país, concentrando-se nas áreas periféricas, principalmente em função da precariedade dos transportes coletivos e da necessidade de complementar seus percursos.

La bicicleta, sobre todo cuando se la mira como un complemento de los transportes públicos, parece responder a esta nueva aspiración: la reconquista de las calles y de los espacios públicos colonizados por el automóvil. (LAMBERT, 1998, p.30)⁶

A inclusão das bicicletas seja como complemento dos transportes públicos, impactando na economia, seja no âmbito social, político e/ou ambiental, é essencial para que tenhamos um espaço urbano mais igualitário, acessível e seguro.

⁵ A Transporte Ativo é uma ONG (organização não governamental) e desenvolveu em 2015 uma pesquisa intitulada Perfil do Ciclista Brasileiro com o objetivo de preencher uma lacuna até onde até então havia escasso conhecimento sobre os usuários e o uso da bicicleta como transporte urbano no Brasil. Iniciativa da Parceria Nacional pela Mobilidade em Bicicleta, união de organizações ao redor do Brasil em prol de quem pedala. Foram entrevistados 5.012 ciclistas em dez cidades das diferentes regiões brasileiras: Aracaju, Belo Horizonte, Brasília, Manaus, Niterói, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo. Para isso, foram a campo, durante os meses de julho e agosto de 2015, mais de 100 pesquisadores. (Adaptado pelo autor com base no texto original retirado do site: < <http://transporteativo.org.br/ta/?tag=perfil-ciclista%3E>, acesso em 12 Ago 2017).

⁶ A bicicleta, especialmente quando vista como um complemento dos transportes públicos, parece responder a essa nova aspiração: a reconquista das ruas e dos espaços públicos colonizados pelo automóvel. (LAMBERT, 1998, p.30, tradução nossa).

Figura 17 Impactos da inclusão da bicicleta



O autor ao refletir sobre o impacto ambiental da inclusão da bicicleta aponta apenas a redução da poluição, entretanto, faz-se necessário ressaltar o conforto ambiental que favorece principalmente aos pedestres e ciclistas.

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos impactos apresentados por Bicicleta nos Planos (2015, p.4)

Conforme demonstrado, cada setor impactado têm diversos benefícios com esta inclusão, mas é necessário redobrar a atenção para a segurança dos ciclistas. Para que tenhamos mais bicicletas nas ruas o espaço precisa ser convidativo, as pessoas necessitam sentirem-se seguras e isto somente será possível a partir do reconhecimento da importância do transporte no sistema de mobilidade das cidades. Gehl afirma que,

o volume de tráfego de bicicletas é um dos mais significativos fatores de segurança para o sistema ciclístico [...] Há um considerável efeito possível quando o tráfego de bicicletas atinge certa 'massa crítica'. (GEHL, 2015, p.186)

Quanto mais pessoas utilizarem a bicicleta para os deslocamentos urbanos, maior será a atenção dada pelos motoristas que ficarão sempre em alerta, pontua o autor.

[...] ruas que têm espaço seguro para ciclistas, exclusivos ou compartilhados, permitem uma maior interação entre as pessoas e promovem um clima de convivência entre cidadãos proporcionando a humanização do trânsito. Ainda nestas ruas é possível perceber o aumento no faturamento e consequentemente, o aumento da arrecadação em tributos. (BICICLETA NOS PLANOS, 2015, p.8)

A rua é o palco das interações, mas algumas características urbanísticas das cidades precisam ser observadas e alguns fatores são levados em consideração como forma de propiciar ou não o uso deste modal. Vale (2016, p.54), nos traz três grandes grupos de fatores: a forma

urbana, as infraestruturas cicláveis existentes e a infraestrutura de apoio nos destinos.

Quadro 1 Características urbanísticas para a utilização da bicicleta

Fator	Indicador	Parâmetro
Forma Urbana	Proximidade	Distância/ Dimensão da cidade Densidade urbanística Mistura de usos
	Conectividade	Desenho da rede viária
Infraestruturas cicláveis	Extensão das ciclovias	Área servida por ciclovias Equipamentos colectivos e grandes polos geradores e atratores de tráfego conectados por ciclovias
	Tipo das ciclovias	Adequação do tipo de ciclovia à velocidade de circulação na via Controle da velocidade de circulação
	Rede viária ciclável	Acalmia de tráfego Zonas 30
Infraestrutura de apoio nos destinos	Estacionamento para bicicletas	Número de lugares por m ² de área construída
	Equipamentos existentes nos edifícios	Existência de duches, balneários e cacifos

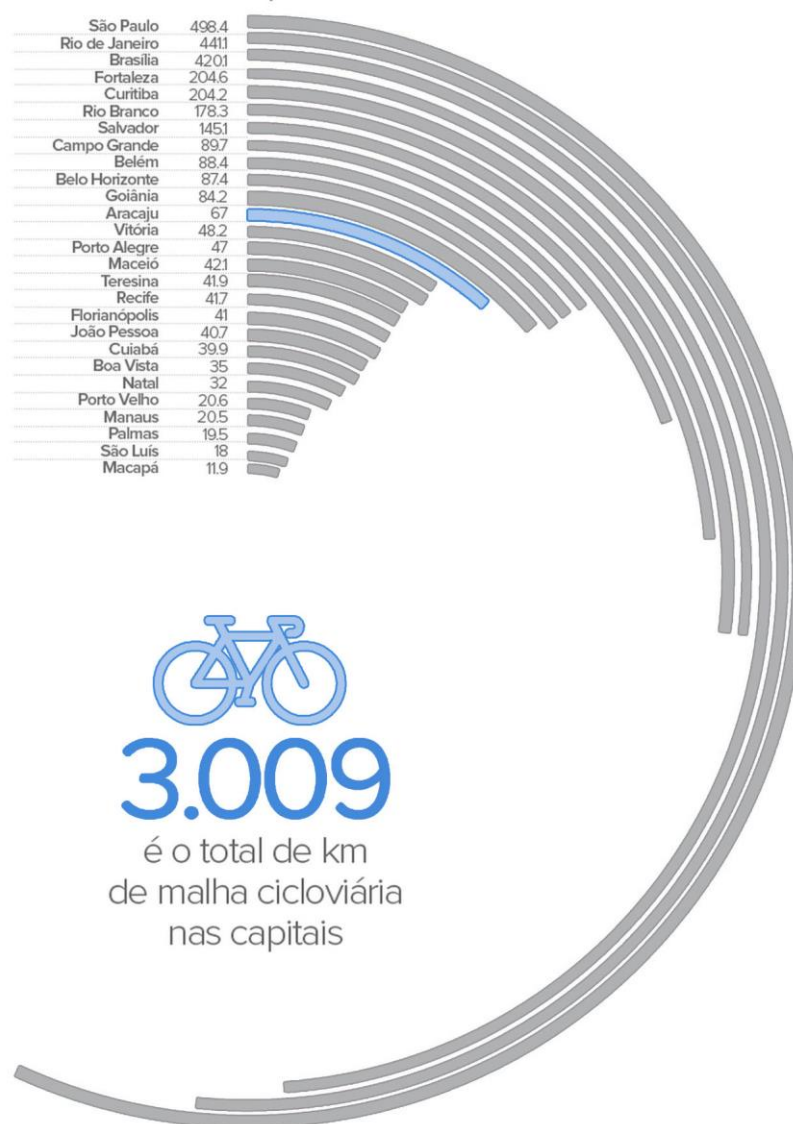
Fonte: Quadro elaborado pelo autor com base no Quadro I desenvolvido por Vale (2016, p.5)

O autor encara a forma urbana de modo geral e aponta duas subdivisões: a proximidade e a conectividade. Sendo esse instrumento de locomoção o mais adequado para curtas distâncias, a proximidade entre a origem e o destino é um fator essencial para a sua utilização. Além disso, a facilidade de deslocamento a partir da estrutura viária reforça o seu uso e garante a conectividade, principalmente com a presença de quarteirões menores onde o deslocamento tende a ser similar a distância percorrida em linha reta entre a origem e o destino.

As infraestruturas cicláveis têm como indicadores avaliativos a extensão e tipo de ciclovias, e a rede viária ciclável, ou seja, estão diretamente ligadas com o sistema de circulação das cidades. O Brasil não é visto como um país referência neste quesito, mas desde 2014 tem havido um avanço significativo em sua malha cicloviária. Conforme apresentado por Velasco & Reis (2017), em matéria divulgada no portal G1, a malha cicloviária nas capitais do país cresceu cerca de 200%, passando de 1.414 km, em 2014, para 3.009 km de extensão em 2017. Embora significativo, este

crescimento corresponde a apenas 2,8% da malha viária total do país.

Figura 18 Malha cicloviária no Brasil



Fonte: Velascos & Reis (2017), ajustado pelo próprio autor, 2018.

Durante os deslocamentos, a população que faz da bicicleta o seu meio de transporte diário são desestimulados ao se depararem com o descaso. Dentre os problemas encontrados, é possível citar: malha cicloviária desconectada; ciclovias degradadas e pouco arborizadas; ciclofaixas pouco sinalizadas e com a via em péssimas condições de circulação; sinalização viária voltada exclusivamente para os automóveis; sinais de trânsito em cruzamentos que priorizam o motorista, sem margem de tempo para a passagem dos pedestres e ciclistas entre o intervalo de abertura e fechamento do

Figura 19 Rede cicloviária segregada



Fonte: Próprio autor, 2017.

Rede cicloviária segregada em cruzamento viário no Bairro José Conrado de Araújo, com presença de ciclovias em apenas um dos eixos de circulação (sentido centro – zona oeste).

semáforo; cruzamento a direita livre, priorizando o automóvel e corroborando para o aumento da insegurança; ausência de intermodalidade; infraestruturas de apoio inexistentes ou insuficientes; e, ausência de políticas que promovam a cultura ciclística, uma vez que temos presenciado conflitos permanentes em disputa pelo espaço de circulação.

Em janeiro de 2015, a *Thinking Insight* (2015) desenvolveu uma pesquisa⁷ quantitativa com perguntas destinadas a pessoas que andam ou não de bicicleta em todas as regiões do Brasil, visando compreender o comportamento sobre o uso da bicicleta no país. Dentre as 1.093 respostas enviadas, 77% dos respondentes disseram andar de bicicleta e apontaram os problemas enfrentados durante a locomoção em diferentes quesitos:

- 1) Infraestrutura de apoio: 76% deles disseram não possuir assistência em seus trajetos;
- 2) Estacionamento das bicicletas: 37% não costumam deixar em locais públicos por medo de furto e 35% preferem deixar em locais onde a bicicleta possa ser vista;
- 3) Obstáculos que impedem o uso da bicicleta: 29% afirmam ter medo de pedalar na rua pelo desrespeito dos motoristas, 27% pela falta de ciclovias e 18% pelas más condições das vias;
- 4) Extensão de ciclovias: 77% disseram que o alcance das ciclovias e ciclofaixas não atendem perfeitamente a necessidade.
- 5) Qualidade e sinalização das ciclovias: 54% acreditam que podem ser melhores e 80% acreditam que falta sinalização ou as acham inadequadas. Dentre aqueles que não andam de bicicleta, 64% das pessoas acreditam que a infraestrutura das ciclovias não é adequada.

Mesmo as bicicletas ainda não na fazendo parte dos hábitos da grande maioria dos cidadãos, seu papel dentro do sistema de transporte urbano não deve ser negligenciado pelo poder

⁷ A pesquisa foi desenvolvida pela *Thinking Insight* com o uso da ferramenta *Google Forms* e abrangeu todas as regiões do país. No total foram 1.093 respondentes, subdivididos regionalmente da seguinte forma: 71% do Sudeste, 16% do Sul, 7% do Nordeste, 2% do Distrito Federal, 2% do Norte e 2% da Região Centro-Oeste.

publico e devem fazer parte de um planejamento integrado entre outros modos de deslocamento. (NERI, 2012, p.24)

1.3 | Políticas de mobilidade

No entanto, em toda a história da política de mobilidade no Brasil até o final da década de 2000 [...] as pessoas que caminham ou usam bicicleta foram atores “invisíveis” no trânsito. Nunca fizeram parte das políticas oficiais e ocuparam seu espaço de forma autônoma. (VASCONCELLOS, 2016, p.75)

No Brasil, a discussão sobre questões voltadas para o conceito da mobilidade urbana começou a ganhar notoriedade com a criação do Ministério das Cidades em 1º de janeiro de 2003, a partir da Medida Provisória nº 103/2003, convertida em 28 de maio de 2003 na Lei Federal nº 10.683/2003⁸. Conforme cita Farias,

[Este conceito] foi sendo gradativamente construído e consolidado pois a questão de deslocamento das pessoas no ambiente urbano, salvo engano, não era analisado como um sistema em rede e sim de forma fragmentada a partir de questões específicas como fluidez do tráfego, segurança viária – sinalização e geometria da via, pedestres e calçadas, ciclistas e cicloviárias, corredores de transporte coletivo etc. (FARIA, 2016, p.175)

Esta rede, a qual se refere Faria, pode ser entendida como a interação, tratada por Vasconcellos (2012, p.9), entre as diferentes forças e interesses dos indivíduos e das organizações privadas e públicas, que vão influenciar diretamente no desenvolvimento urbano das cidades e na

⁸ A Lei Federal nº 10.683/2003 foi revogada em 1º de novembro de 2017 com a promulgação da Lei Federal nº 13.502/2017.

organização do fluxo de mobilidade. Nesta rede, portanto, Vasconcellos aborda como principais agentes e fatores: o sistema político e econômico; o Estado; a indústria automotiva; os capitais financeiro, industrial e comercial; os indivíduos; os sistemas de transporte e trânsito; os processos migratórios; o valor da terra; e, a dinâmica da economia.

Ao analisarmos o sistema político brasileiro, nos deparamos com duas problemáticas: a primeira diz respeito ao transporte, onde as três esferas de poder – Executivo, Legislativo e Judiciário – podem intervir nas decisões; e a segunda, diz respeito ao sistema rotativo de governantes, onde a cada quatro anos um novo gestor assume o poder não havendo obrigatoriedade de continuação dos programas iniciados pelo governo antecessor. O reflexo desta nossa realidade são ações pontuais na esfera da mobilidade urbana direcionadas para uma parcela seleta da sociedade, não encarando o problema de modo abrangente e igualitário.

As iniciativas de planejamento se caracterizaram, no país, por uma sucessão de planos viários e de transporte público, frequentemente sem articulação. Além disto, padecem de falta de continuidade, uma vez que as administrações locais raramente preservam o que foi proposto por seus antecessores, sobretudo quando de linhas políticas distintas. (SILVIA et al., 2016, p.82)

No Brasil, as diretrizes gerais da política urbana foram estabelecidas com a promulgação da Lei nº 10.257/01, denominada Estatuto da Cidade. Desde então, ficou determinado em seu art. 41 que municípios com população superior a 20 mil habitantes, deveriam elaborar seu Plano Diretor e aprová-lo por meio de lei municipal, tornando-se instrumento básico da política de expansão urbana. Em 2012, o Ministério das Cidades institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) com a Lei nº 12.587/12, obrigando também os municípios acima de 20 mil habitantes, em que “na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inseridos.” (BRASIL, 2012, Art. 24, inciso XI, §1º).

A Lei de Mobilidade Urbana trouxe também a explicitação de direitos sociais que devem ser respeitados: democratização

Figura 20 Percentual de municípios que declaram possuir Plano de Mobilidade Urbana aprovado em lei municipal



Fonte: Ministério das Cidades, 2018, adaptado pelo autor.

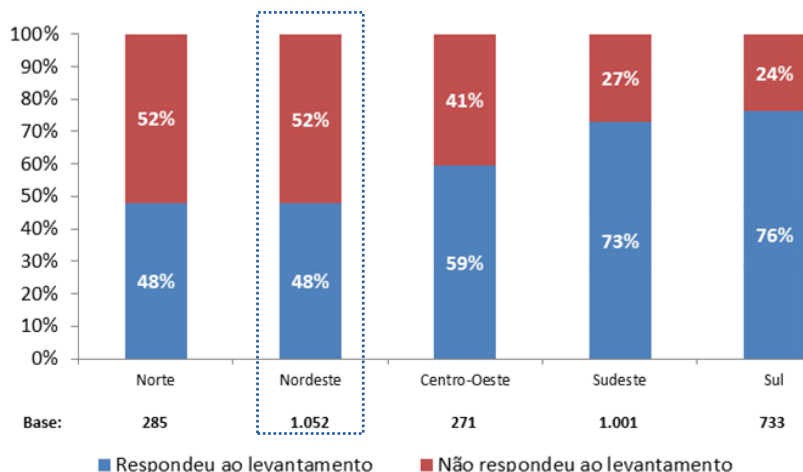
Dentre os municípios que declararam possuir Plano de Mobilidade, 113 possuíam plano já aprovado em lei municipal. O texto apresentado no levantamento indica 193 municípios ao todo, entretanto, ao observamos o gráfico que também compõe o levantamento, o somatório de municípios chega a 192. Ainda que haja esta divergência, os resultados não foram comprometidos e por esta razão estão sendo utilizados neste estudo.

das vias, direito dos usuários e controle social, tarifas modicas, acessibilidade, possibilidade de restrição do uso de automóveis e motos e exigência do plano de mobilidade. (AFFONSO, 2016, p.85)

Em seu texto original, a PNMU determinava que esses municípios tivessem um prazo máximo de 3 (três) anos, a partir de sua vigência, para elaborarem seus planos, ou seja, até o ano de 2015. Entretanto, o índice de cumprimento da Lei é bastante desanimador. Conforme levantamento divulgado inicialmente em agosto de 2016 e atualizado em maio de 2018 pela Secretaria Nacional de Transporte e de Mobilidade Urbana, o índice de cidades brasileiras que alegaram possuir o Plano de Mobilidade Urbana passou de 177⁹ para 193 municípios, abrangendo 25% da população brasileira. Um avanço que tem acontecido a passos bastante tímidos frente à necessidade, deixando boa parte da população desprovida de políticas atuantes.

O levantamento atualizado utilizou como base os dados do IBGE 2013¹⁰ levando em consideração 3.342 municípios, ou seja, 60% do total de cidades brasileiras das quais apenas 63% (2.089 municípios) responderam aos ofícios.

Figura 21 Taxa de respostas por região



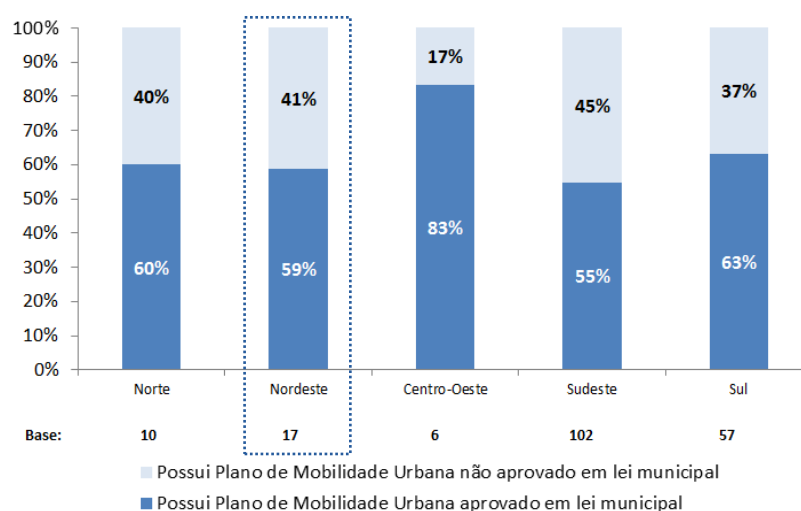
Fonte: Ministério das Cidades, 2018, adaptado pelo autor.

⁹ Os municípios que fizeram parte do levantamento, segundo a SNTMU, foram: municípios com mais de 20 mil habitantes (segundo estimativa para 2014 do IBGE); municípios que fazem parte de regiões metropolitanas, aglomerações e regiões integradas de desenvolvimento econômico; municípios em área de interesse turístico; municípios em área de impacto ambiental; e, municípios que participaram de alguma capacitação da SNTMU desde 2013.

¹⁰ Segundo o IBGE 2013, o Brasil era composto por 5.569 municípios mais o Distrito Federal.

O Nordeste foi a região que recebeu o maior número de ofícios, um total de 1.052. Entretanto, apenas 17 municípios enviaram resposta, ou seja, uma taxa de 1,61% de respondentes. Destes, 59% afirmaram possuir Plano de Mobilidade Urbana aprovado em lei municipal, ainda que não seja possível, segundo o Ministério das Cidades (2018) observar se os planos aprovados cumprem integralmente a Lei nº 12.587/12 e se, os municípios realmente possuem o Plano enquanto lei municipal aprovada pelo legislativo ou se estão somente em forma de Decreto Municipal.

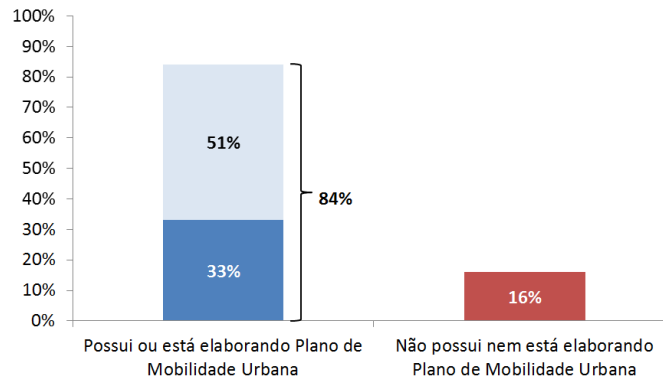
Figura 22 Municípios que possuem Plano de Mobilidade por região



Fonte: Ministério das Cidades, 2018, adaptado pelo autor.

Ainda que as informações utilizadas na pesquisa sejam de total responsabilidade das prefeituras, é possível identificar como os municípios de maior porte, com mais de 250 mil habitantes, tem buscado criar políticas para enfrentar a problemática da mobilidade urbana. De acordo com o Ministério das Cidades (2018), estes municípios representam 36% da população de todo o país. Dentre os respondentes, o índice de Planos elaborados ou em processo de elaboração chega a 84%.

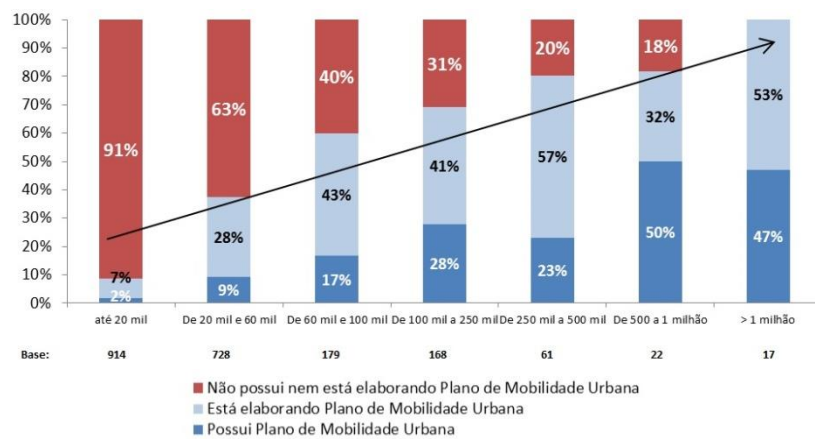
Figura 23 Percentual de Planos de Mobilidade para municípios com mais de 250 mil habitantes



Fonte: Ministério das Cidades, 2018, adaptado pelo autor.

Figura 24 Percentual de municípios que possuem Planos de Mobilidade por porte

O interesse pela mobilidade urbana atinge em maior escala, os grandes municípios. E, ainda que apenas 31% dos respondentes declararam possuir ou estar elaborando o Plano de Mobilidade, para o Ministério das Cidades é um número significativo, uma vez que esses municípios representam 54% da população de todo o país.



Fonte: Ministério das Cidades, 2018, adaptado pelo autor.

Com a divulgação inicial do levantamento em agosto de 2016, ficou claro a situação crítica das políticas públicas de mobilidade urbana no país, principalmente nos municípios de menor porte. Tentando contornar a situação, após 04 (quatro) meses da divulgação, o governo aprova a Lei Federal nº 13.406/16 alterando o prazo limite para elaboração dos planos de 03 para 06 anos adiando a obrigatoriedade para 2018. Entretanto, não houve grandes avanços e em 11 de janeiro de 2018, é divulgada uma Medida Provisória de nº 818/2018, convertida em Lei nº 13.683 de 19 de junho de 2018, onde o prazo máximo para elaboração dos planos passou a ser de 07 anos adiando a obrigatoriedade para 2019. Essa manipulação política reafirma a falta de comprometimento do poder público ao tratar da mobilidade urbana, reforçando a desigualdade na distribuição dos espaços e, consequentemente, fortalecendo os conflitos enfrentados

diariamente pela população em seus deslocamentos. A conclusão mais importante para efeitos de políticas públicas, segundo Vasconcellos,

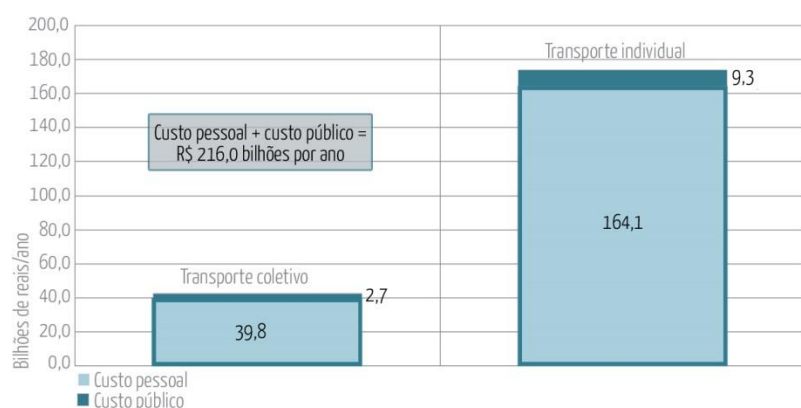
[...] é que o patrimônio público representado pelas vias não é distribuído igualmente entre as pessoas, sendo seu uso profundamente desigual. Portanto, referir-se aos investimentos no sistema viário como democráticos e “equitativos” é um grande mito nas cidades brasileiras. (VASCONCELLOS, 2016, p.65)

A ANTP fez um estudo acerca da mobilidade urbana no Brasil com base no ano de 2014, ondem foram contabilizados os custos pessoais e públicos da mobilidade naquele ano chegando à marca de R\$ 216,0 bilhões de reais/ano. Dos quais 80% estão relacionados aos custos pessoais nos modais individuais (automóvel e moto).

Segundo a ANTP (2016, p.19), os dados apresentados levaram em consideração os custos da mobilidade divididos em: custo pessoal (arcados pelos usuários ou por empregadores quando há uso de vale transporte) e custos públicos (manutenção do sistema viário, arcados pelo poder público).

Dentro dos custos, o relatório não faz menção ao custo gerado pelos modais peatonal e ciclístico ao poder público.

Figura 25 Custos pessoais e públicos da mobilidade no Brasil (Ano base: 2014)



Fonte: ANTP, 2016, p.19, adaptado pelo autor.

Ao analisarmos a figura, percebemos que o percentual dos custos públicos – manutenção do sistema viário – arcados pelo poder público de acordo com o modal equivalem a apenas 2,7% para o transporte coletivo, enquanto que o transporte individual este percentual passa para 9,3%. Segundo a ANTP (2016, p.19), o custo público é estimado em R\$ 12,1 bilhões por ano, sendo 77% deles relacionados com o uso dos modos individuais. Ou seja, são mais de 2/3 dos investimentos direcionados para o bem individual, deixando o coletivo em segundo plano, ainda que este agregue a maior parte da sociedade brasileira.

Dessa feita, uma política de mobilidade implica fazer que os sujeitos invisibilizados nas distâncias espaço-temporais possam *saltar escalas* impostas, mobilizando-os para habitar – ou transitar em – centralidades (econômicas, sociais

e culturais) e, sobretudo, para inventar múltiplas espacialidades de superação da distinção territorial de direitos sociais, econômicos e culturais. É com a mobilidade que os desiguais ganham a cena social da palavra e da ação política, para o compartilhamento democrático da cidade como espaço público. (BARBOSA, 2016, p.53)

1.4 | Sistema cicloviário

Ao questionarmos a sociedade sobre o tipo de infraestrutura necessária para a boa circulação de bicicletas no espaço urbano, comumente a ciclovia é apontada como principal instrumento de incentivo ao ciclista. Entretanto, o sistema cicloviário adequado ultrapassa a dimensão da ciclovia e passa a integrar diversos fatores que serão abordados ao longo deste capítulo. Para Speck,

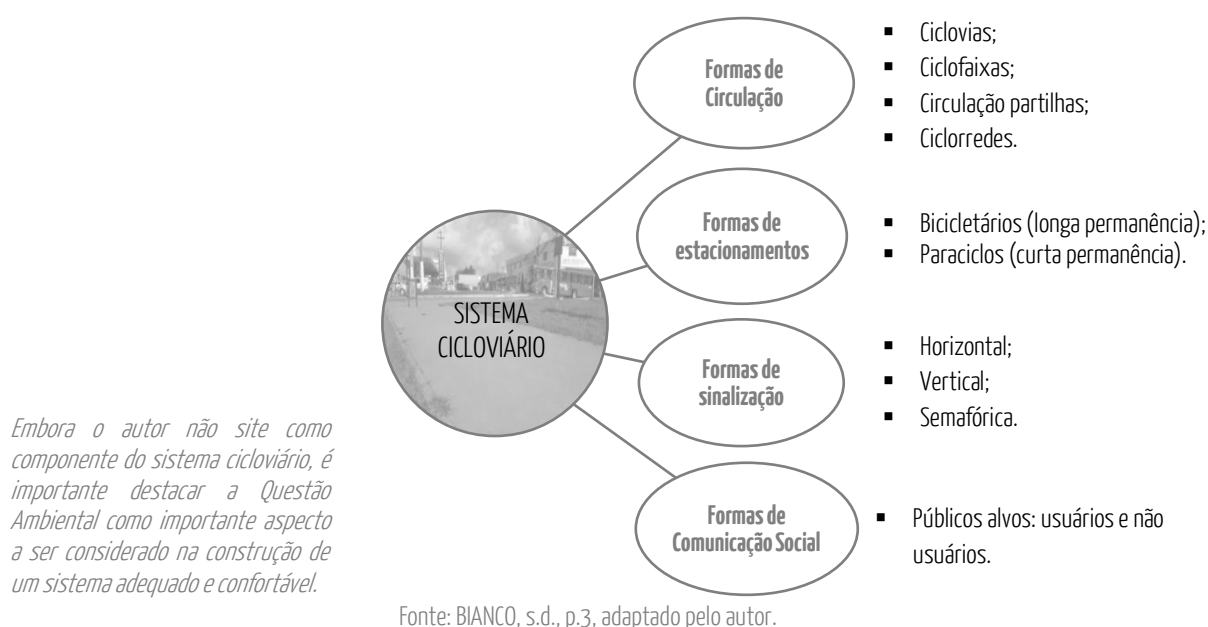
O objetivo de um plano de ciclismo inteligente deveria permitir às bicicletas acesso a todos os endereços da cidade. Alguns desses trajetos seriam em vias separadas, outros, em ciclofaixas e a maioria, misturado com o tráfego em ruas mais lentas. [...] O sonho é fazer os ciclistas chegarem onde precisam e não dar a eles uma fatia de cada rua, com um laço de fita. (SPECK, 2016, p.186, grifo nosso).

O autor sonha em garantir o acesso das bicicletas a todos os endereços da cidade e ressalta que não necessariamente o tráfego deva ser feito em ciclovias. É possível conviver harmonicamente com os carros nas ruas locais onde o tráfego tende a ser mais lento, entretanto, se faz necessária a demarcação destas vias com o intuito de garantir a segurança dos ciclistas e, sobretudo, a segurança dos usuários, uma vez que “[...] rotas não demarcadas não atraem ciclistas e a maior parte das cidades não tem ciclistas em

número suficiente para fazer com que o ciclismo seja seguro.” (PECK, 2016, p.181).

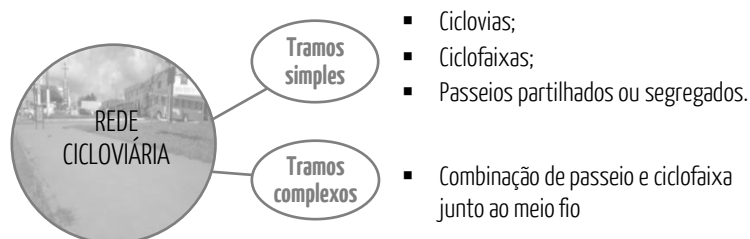
Diante disto, buscando demonstrar as possíveis infraestruturas disponíveis para um sistema ciclovitário adequado e inclusivo, o arquiteto Sérgio Bianco traz uma classificação pautada em quatro tipos de articulações: formas de circulação, formas de estacionamentos, formas de sinalização e formas de comunicação social.

Figura 26 Componentes do sistema ciclovitário



Os componentes das articulações descritas pelo arquiteto como composição do sistema relacionam-se entre si e com isso garantem a boa circulação no espaço urbano. A presença pontual de um ou outro componente, apenas confirma uma prática muito comum no Brasil que são as redes segregadas. O Ministério das Cidades elaborou um Caderno de Referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicletas nas Cidades e classifica como rede ciclovitária o que Bianco chama de formas de circulação, abordando a questão de forma pontual e voltada apenas para as características geométricas.

Figura 27 Composição da rede cicloviária



Fonte: MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p.83, adaptado pelo autor.

Os conjuntos de tramos simples são constituídos de uma ou até três infraestruturas (ciclovias, ciclofaixas e/ou passeios partilhados) que, segundo o caderno do Ministério podem estar conectadas ou não. A partir do momento que se permite a implantação de apenas uma das infraestruturas, corrobora-se com a prática de ações pontuais no espaço urbano, onde muitas vezes são executadas com o modo construtivo mais simples. Ou seja, uma ação pontual falha e com tempo de duração com dias contados. Os tramos complexos, por sua vez, não existem forma fixa, vão desde as áreas de conflitos em cruzamentos à circulação em vias locais.

Nossa intenção, neste trabalho, é abordar os tipos de infraestruturas existentes para que o sistema cicloviário seja seguro. Diante disto, serão abordados como forma de estudo alguns conceitos com base na classificação de Bianco. São eles: ciclabilidade, intermodalidade, rotas cicláveis e/ou ciclorrotas, ciclofaixas, ciclovias e passeios compartilhados.

Ciclabilidade

A ciclabilidade de um território segundo Vale (2016, p.57) é entendida como o potencial ciclável de uma determinada região a partir da proximidade de origens e destinos, ou simplesmente, a acessibilidade das bicicletas. Já para César (apud Andrade, 2018, p.22), este conceito foi criado visando saber o quanto uma cidade é boa ou ruim para o uso da bicicleta como meio de transporte, ou seja, o quanto ela é ciclável.

A utilização deste instrumento de locomoção em cidades pequenas tende a ser mais favorecida devido às suas distâncias médias serem menores, obtendo-se assim um alto índice de ciclabilidade. Em contrapartida, em regiões de maior densidade urbanística, é possível garantir a acessibilidade com a mistura de usos no espaço urbano ou com a combinação de uso com os transportes públicos através da intermodalidade.

Intermodalidade

A combinação de modais nos deslocamentos mais longos, a partir de 10 km, é visto como uma das melhores alternativas ao permitir ao usuário locomover-se ora a pé, ora de bicicleta, ora de transporte público ou até mesmo de transporte motorizado. Entretanto esta combinação deve ser feita de modo hierarquizado, conforme citam Silveira e Balassiano,

Para a funcionalidade do transporte é fundamental a integração dos diferentes modos e suas funções específicas dentro da cidade, com uma rede interligada e um sistema organizado e hierarquizado. Conectar a bicicleta a outros meios convencionais é possível, devendo ser considerada questões como o uso e a ocupação do solo urbano e desenho urbano. (SILVEIRA e BALASSIANO apud NERI, 2012, p.17).

Neste sentido, Duarte (2012, p.58), aborda como solução para a integração com outros modais a implementação de bicicletários e estacionamentos junto às estações de transferência como em Montreal – no Brasil podemos relacionar aos terminais de ônibus – e equipamentos que permitam a locomoção das bicicletas nos carros de transporte coletivo. Assim, os terminais de ônibus ganham força e passam a protagonizar um importante papel para a garantia da mobilidade urbana, porém é necessário que

[...] tenham a capacidade de se interrelacionar com outras redes, tais como as redes de automóveis, pedestres, ciclistas. Para que ocorra essa interdependência de redes, os terminais precisam contar com uma estrutura que vai além de seus limites físicos. É necessário um planejamento urbano visando tais soluções, prevendo ciclovias, bicicletários, bolsões de estacionamento, acessibilidade também aos pedestres [...]. (DUARTE, 2012, p.65)

Equipamento acoplado na frente do ônibus coletivo para transportar bicicletas em Rhode Island – Estados Unidos.

Figura 28 Transporte de bicicletas nos ônibus



Fonte: DUARTE, 2012, p.58.

Figura 29 Faixa de ônibus compartilhada com bicicletas



Fonte: Silvia Ballan. Disponível em: <<http://vadebike.org/2013/10/pontes-ciclistas-travessia-sinalizacao-ciclofaixa/>> Acesso em 15 jul 2017.

Faixa exclusiva de ônibus da Ponte das Bandeiras foi sinalizada pelos próprios ciclistas para indicar a presença também de bicicletas.

Ciclorrota instalada na região central da cidade de Juiz de Fora em Minas Gerais/BR, uma área com alto fluxo de ciclistas e condições topográficas favoráveis.

Figura 30 Ciclorrota em Juiz de Fora/ MG



Fonte: <<https://www.acessa.com/cidade/arquivo/noticias/2016/06/08-juiz-fora-ganha-ciclorrotas-partir-proxima-semana/foto01.jpg>> Acesso em 30 jun 2018.

As rotas cicláveis são vistas como todas as vias e caminhos possíveis para o deslocamento do ciclista de sua origem ao seu destino final, desde que tenham sido pensadas e projetadas para receber com segurança este modal a fim de garantir a mobilidade, contribuindo para a formação de redes ciclovárias. Ao locomover-se por estas rotas, o usuário poderá passar por diversos trechos com formas distintas de circulação, seja por meio de ciclovias, ciclofaixas, ou até mesmo por regiões com vias compartilhadas.

O Ministério das Cidades (2007, p.56), aponta que estas rotas podem não favorecer a formação das redes ciclovárias em cidades que cresceram de forma espontânea sem planejamento prévio, uma vez que os espaços lindeiros vazios junto às vias são escassos. Assim, a possibilidade de construção de infraestrutura própria para as bicicletas tornam-se raras. De modo alternativo, algumas cidades tem adotado o compartilhamento das faixas de ônibus com os ciclistas, porém “não deve ser [utilizada como] a primeira opção, mas precisa ser compreendida como mais uma alternativa possível de incentivo ao uso da bicicleta na cidade.” (BICICLETA NOS PLANOS, 2015, p.22).

Alguns atores usam os termos ciclorrotas e rotas cicláveis como sinônimos. Entretanto, Gondim (2010, p.54) classifica as ciclorrotas como vias, pistas ou faixas de tráfego selecionadas para constituir uma determinada rota a ser percorrida por bicicletas, podendo ser instituídas para períodos curtos de tempo, como fins de semana e feriados. Elas podem ter o tráfego compartilhado, em geral com baixa velocidade, ou terem restrições para o acesso de veículos motorizados. A autora supracitada insere um elemento novo, a possibilidade de rotas delimitadas por um período específico. Algumas medidas podem ser tomadas para sinalizar as vias que fazem parte de uma ciclorrota, como aponta o Ministério das Cidades:

- a) colocação de placas especiais no início e fim dos quarteirões indicando que ele faz parte de uma ciclorrota;
- b) tratamento dos cruzamentos mais perigosos das vias incluídas no mapa da rede de ciclorrotas, ao menos com pinturas preferenciais à passagem dos ciclistas;
- c) adoção de pavimentos ou tachas

Figura 31 Ciclofaixa com tachões reflexivos



Fonte:<
https://www.fortaleza.ce.gov.br/imagens/migracao/noticias/imagem-principal/ciclofaixa_na_avenida_ana_bilhar_thiagogaspar.jpg> Acesso em 20 jun 2018.

Ciclofaixa unidirecional instalado no lado direito da via, sinalizada horizontalmente com tachões reflexivos em Fortaleza/CE.

Ciclofaixa unidirecional instalado no lado esquerdo da via, junto ao canteiro central, sinalizada horizontalmente com tachões reflexivos e diferenciação de piso na cidade de Curitiba/PR.

Figura 32 Ciclofaixa com tachões reflexivos e diferenciação de pavimentação



Fonte:<<http://multimidia.curitiba.pr.gov.br/2015/00161450.jpg>> Acesso em 20 jun 2018.

em cruzamentos simples, criando situações de proteção aos ciclistas; d) inclusão no mapa da rede de ciclorrotas de fornecedores de equipamentos e acessórios para bicicletas da região, de tal maneira a conceder suporte aos ciclistas. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p.56)

Ciclofaixas

Dentre as possíveis infraestruturas cicloviárias, a ciclofaixa é vista como a solução de menor custo por se tratar de faixas pintadas nos rolamentos das vias, delimitadas por sinalização horizontal – tachões reflexivos – ou diferenciação de piso, sem a utilização de obstáculos físicos.

À se crer nas evidências, ciclofaixas - especialmente faixas separadas - basicamente criam ciclistas. Mas, além disso, também trazem uma mensagem. Uma faixa verde do lado da rua - ou muitas ruas - informa aos moradores e potenciais moradores que a cidade defende transporte alternativo, estilos de vida saudáveis e uma cultura ciclística, e apoia o tipo de pessoa que se desloca de bicicleta. (SPECK, 2016, p.187).

A instalação de ciclofaixas nas ruas, em geral, tem duas funções diretas: a criação de novos adeptos ao uso da bicicleta enquanto meio de locomoção, e a segunda está relacionada com a imagem transmitida pela cidade para a sociedade. Podem estar no lado direito ou esquerdo das vias, porém, “a mais recomendada é aquela em que a infraestrutura esteja à direita da pista de rolamento, com o mesmo sentido do tráfego motor [...]” (NERI, 2012, p.45).

As ciclofaixas [em Copenhague] estão sempre à direita, o lado ‘lento’ do tráfego de automóveis. Assim, todos sabem, mais ou menos, onde estão as bicicletas, o que torna o sistema mais seguro para todos. (GEHL, 2015, p.185).

A necessidade de ciclofaixas aparece, segundo Speck (2016, p.181), quando a velocidade dos carros nas vias está acima dos cinquenta quilômetros por hora. Por outro lado, alguns estudiosos veem na ciclofaixa um meio de tornar as ruas menos seguras ao abordar a postura dos motoristas perante a infraestrutura. Esta analogia é trazida por Jeff Speck em seu livro *Cidades Caminháveis*:

Como ruas mais estreitas são ruas mais seguras e como a percepção de conflito potencial é o que faz os usuários das

Figura 33 Ciclovía unidirecional com blocos de concreto



Fonte: SMTT. Disponível em: <<http://infraestruturaurbana17.pini.com.br/solucoes-tecnicas/1/imagens/i256400.jpg>> Acesso em 20 jun 2018.

Ciclofaixa unidirecional instalado no lado esquerdo da via, junto ao canteiro central, sinalizada horizontalmente com blocos de concreto no Conjunto Orlando Dantas em Aracaju/SE.

vias agirem com cautela, é provável que acrescentar ciclofaixas a uma rua torne-a menos segura. A hipótese tem apoio de vários estudos de diferentes países, citados no livro *Traffic*, de Tom Vanderbilt, que descobriu que 'motoristas tendem a dar mais espaço aos ciclistas quando estão numa rua sem ciclofaixa. As marcações em branco agem como um sinal subliminar para os motoristas de que precisam andar com menos cuidado - que é com a beira da faixa que precisam se preocupar, não com o ciclista'. (SPECK, 2016, p.181)

A partir do momento em que conscientizamos a população da importância da bicicleta enquanto meio de transporte e fornecemos a infraestrutura adequada para locomoção, a sociedade passará a compreender a importância deste modal para a mobilidade. Quando os motoristas passarem a deixar seus carros, ainda que de modo experimental, para utilizarem a bicicleta em seus deslocamentos diários, a conscientização estará próxima do ideal.

Ciclovias

O conceito de ciclovía pode ser utilizado para designar um conjunto de infraestruturas projetadas para a circulação exclusiva das bicicletas. Em geral são segregadas dos automóveis e pedestres, instaladas na via ou calçada, mediante a utilização de obstáculos físicos como calçadas, muretas, meios-fios, gramado lateral ou arbustos. Esse tipo de infraestrutura pode ser unidirecional (apenas um sentido de tráfego) ou bidirecional (dois sentidos de tráfego).

Figura 36 Ciclovía no passeio



Fonte:<
<http://multimedia.curitiba.pr.gov.br/2015/capa/00158160.jpg>> Acesso em 20 jun 2018.

Figura 35 Ciclovía segregada por canteiro



Fonte: Próprio autor, 2017.

Ciclovía na Zona Norte de Aracaju/SE.

Figura 34 Ciclovía segregada por meio-fio



Fonte: Próprio autor, 2016.

Ciclovía na Zona Sul de Aracaju/SE.

Figura 37 Passeio compartilhado



Fonte:<
<http://multimedia.curitiba.pr.gov.br/2015/00161451.jpg>> Acesso em 01 jul 2018.

Passeio compartilhado com sinalização horizontal em Curitiba/PR.

O passeio compartilhado trata-se de um espaço na calçada destinado ao tráfego comum de pedestres e ciclistas, com prioridade para os pedestres e pessoas com deficiência. Por ser um tipo de infraestrutura pouco usual, boa parte da população acaba confundindo com a ciclovia, principalmente porque ao longo dos anos, a sinalização acaba sendo deteriorado e prejudica a identificação do compartilhamento. Segundo o Mais Bici (s.d.), esta convivência tem gerado reclamações dos pedestres e dos ciclistas, uma vez que a velocidade de ambos, na maioria dos casos, acaba gerando acidentes, especialmente ao envolver os idosos.

2 | Aracaju sob outro ângulo



“Não existe um momento exato para “começar a pensar em Desenho Urbano”, esta preocupação deve estar sempre presente na administração das cidades, gerando uma inter-relação dinâmica e constante entre planos e projetos (entre o geral e o particular), entre conteúdo e continente (entre dentro e fora), entre a formulação e a implantação (entre início e fim)”.

(Vicente del Rio)

2.1 | Mobilidade em Aracaju

Aracaju é uma cidade de médio porte, caracterizada por ruas planas com médias e curtas distâncias que favorecem a diversificação modal e a intermodalidade. Entretanto, nas últimas décadas, seu processo acelerado de urbanização, assim como ocorreu em grande parte dos municípios brasileiros, “não foi acompanhado de planejamento integrado entre as políticas de desenvolvimento urbano, transportes e mobilidade, além da ausência do controle do uso e da ocupação do solo” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p.69). As políticas habitacionais na cidade seguem a mesma prática nacional de espraiamento, criando novos bairros e conjuntos habitacionais em áreas periféricas e, na maioria das vezes, fora da malha urbana consolidada, interferindo diretamente na qualidade de locomoção da população. Como afirma Vasconcellos (2012, p.73), “espalhar as cidades acarretam no aumento das distâncias a serem percorridas e, logo, dos tempos de percurso, consumo de energia e emissão dos poluentes”, refletindo diretamente na mobilidade urbana.

A necessidade de movimento dos cidadãos depende de como a cidade está organizada territorialmente e vinculada funcionalmente com as atividades que se desenvolvem no

espaço urbano. Essas duas esferas, organizacional e física, e suas contradições, atingem primeiramente as populações mais pobres e menos protegidas, onde a circulação e a acessibilidade ao espaço urbano são intensamente reduzidas (DUARTE, 2012, p.11).

O sistema de locomoção na capital sergipana é bastante seletivo, deixando de lado os agentes mais frágeis – pedestres e ciclistas –, priorizando o transporte motorizado individual em detrimento do coletivo.

[...] é comum que as porcentagens resultantes da divisão dos espaços públicos destinados à mobilidade no Brasil não atendam à divisão real da demanda por modal, concedendo privilégios aos deslocamentos motorizados individuais (MALATESTA, 2017, p.71).

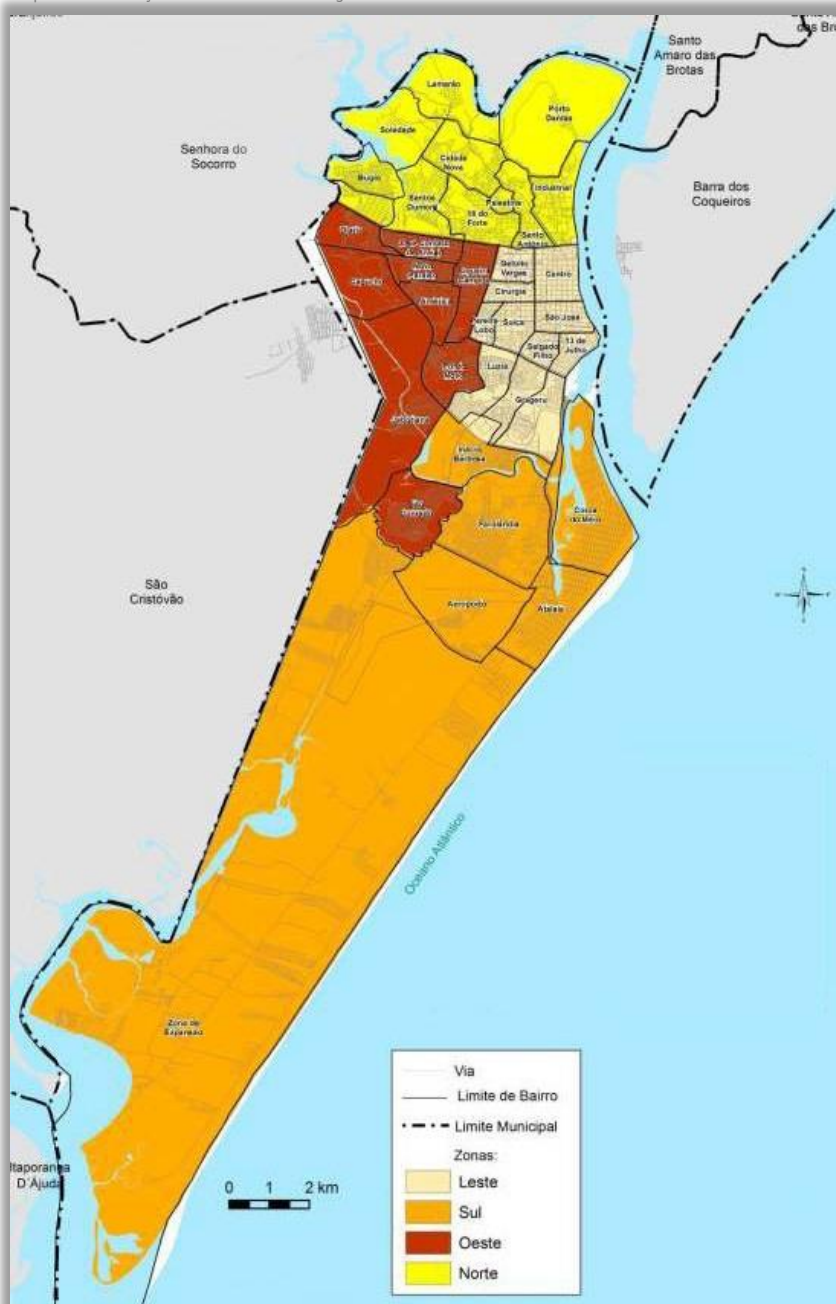
A frota de veículos na cidade tem crescido cada vez mais, contribuindo para os congestionamentos das vias em horários de pico. Segundo aponta o Portal Infonet (2018), nos últimos 10 anos a frota de automóveis na capital sergipana cresceu de 100 para 170 mil, cerca de 70%. Em comparação com janeiro do ano passado, o número de carros nas ruas cresceu em volta de 67%, enquanto que a motociclistas tiveram um crescimento de 120%. Diante desta realidade, o número de passageiros no transporte coletivo teve uma redução considerável em torno de 20%.

O transporte coletivo na capital faz parte de uma rede conectada por meio de cinco terminais de integração que permitem ao usuário chegar a qualquer ponto da cidade pagando apenas uma passagem. Esses terminais estão espalhados na zona norte – Terminais de Integração Maracaju (localizado na Av. Pres. Juscelino Kubistchek, bairro Santos Dumont) e Mercado (localizado na Av. Simeão Sobral, bairro Industrial) –, na zona oeste – Terminal de Integração Leonel Brizola (também conhecido como “zona oeste”, localizado na Avenida Trinta e Um de Março no bairro América) –, na zona leste – Terminal do Centro (também conhecido “rodoviária velha”, localizado na Rua Divina Pastora, bairro Centro) – e, por fim, na zona sul o Terminal de Integração do DIA localizado na Avenida Prefeito Heráclito Guimarães Rollemberg, bairro Inácio Barbosa. Embora haja um sistema integrado, o serviço oferecido à população não atende

adequadamente a necessidade, sendo alvo de críticas principalmente pela superlotação e atrasos constantes.

A divisão das zonas na cidade não é uma definição político-administrativa, sendo construída a partir do senso comum. Visando facilitar o entendimento do leitor, uma vez que este trabalho propõe trabalhar com a região Norte, será utilizada como base a classificação de zonas apresentadas no mapa a seguir.

Mapa 1 Delimitação das Zonas de Aracaju



Fonte: FRANÇA, 2016, adaptado pelo autor.

Com base na delimitação elaborada pela autora, fazem parte da Zona Norte os bairros: Bugio, Cidade Nova,

Dezoito do Forte, Industrial, Jardim Centenário, Lamarão, Palestina, Porto Dantas, Santo Antônio, Santos Dumont e Soledade. A caracterização destes bairros será descrita no capítulo seguinte, onde iremos explorar a área de estudo.

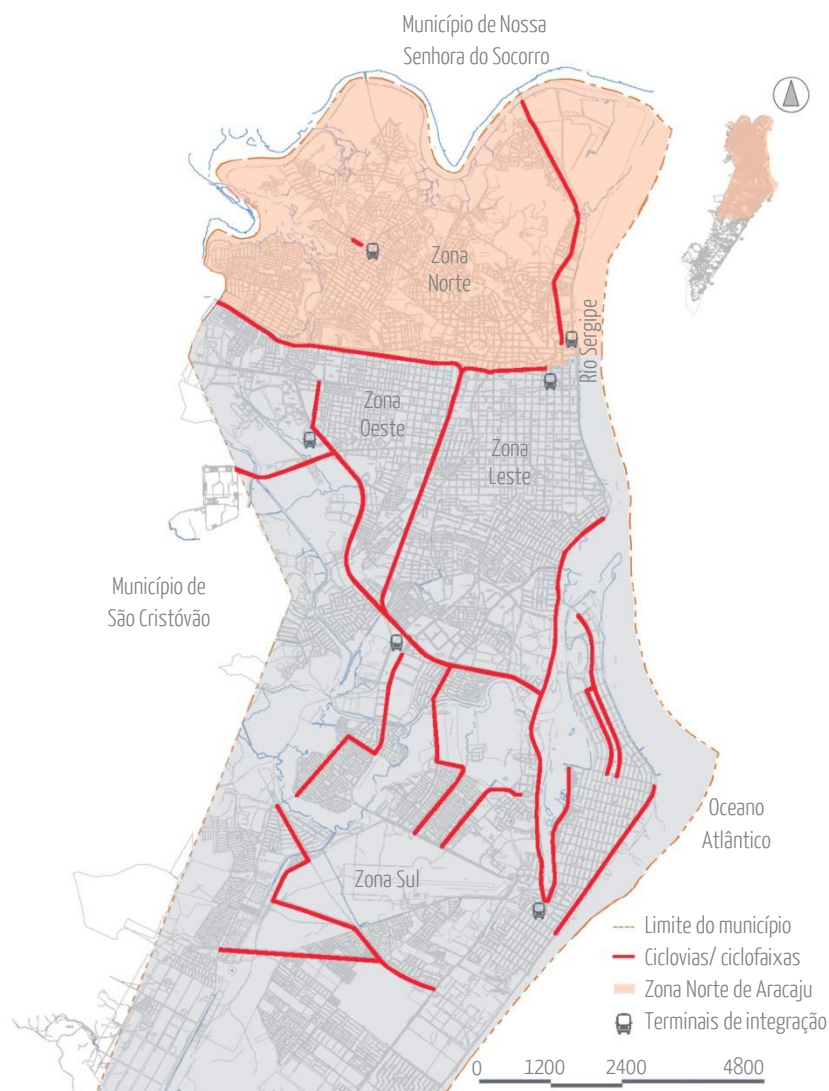
2.2 | Sistema cicloviário

A capital sergipana tem instalada cerca 67 km de extensão de infraestrutura cicloviária, dentre as quais podem ser citadas ciclofaixas e ciclovias, que equivalem a apenas 4,51% da malha viária local de acordo Velasco & Reis (2017). Segundo estes autores, são 7.131 habitantes por km desta infraestrutura, chegando a ocupar o terceiro lugar no ranking das capitais com a menor relação entre o número de pessoas por km de malha cicloviária existente, perdendo apenas para as cidades de Rio Branco (AC), 2.115 hab/km, e Brasília (DF), 7.087 hab/km. Entretanto, esses dados não são tão positivos porque apenas é levada em consideração a área dos municípios, sem observar quais regiões são atendidas e as condições da infraestrutura fornecida.

O sistema cicloviário em Aracaju é caracterizado sob três principais aspectos: segregado, despadronizado e seletivo. Pedalar nas ruas da cidade é um grande desafio, uma vez que as ciclovias surgem de modo aleatório e desaparecem repentinamente, havendo poucas conexões e limitando o acesso às ruas secundárias, dificultado pela ausência de sinalização ou, pela presença desta, instalada de maneira equivocada, priorizando o transporte motorizado. Não há um padrão construtivo na rede, e em muitos casos, pela falta de manutenção, não é possível nem sequer enxergar as demarcações na via. Contudo, o mais preocupante é a forma como esse sistema se desenvolve na cidade, em geral de cunho turístico, privilegiando áreas que bastante estruturadas enquanto que as áreas periféricas não são contempladas.

A região norte da cidade é uma área com elevado fluxo ciclístico, mas que dispõe hoje de cerca de 10 km¹ de extensão cicloviária, o que equivale a apenas 15% do sistema total, de modo que, a maior extensão encontra-se em seu perímetro. Esta realidade pode ser melhor compreendida no mapa abaixo, onde é possível observar os verdadeiros beneficiados da atual condição ciclista na cidade.

Mapa 2 Síntese do sistema cicloviário implantado em Aracaju/SE



Para a elaboração deste mapa, foi utilizado como base o mapa Cidade de Aracaju em 2014 fornecido pela SEPLAN (Secretaria Municipal de Planejamento e Orçamento).

As informações referentes às ciclovias e ciclofaixas existentes foram consultadas na Proposta de Mobilidade Urbana de Aracaju (PMA, 2015) e no Projeto Cicloviário da Cidade de Aracaju (SMTT, 2011). Entretanto, algumas rotas apresentadas como existentes não foram construídas e por isso não fazem parte desta síntese.

Fonte: Elaborado pelo próprio autor, 2017.

Algumas cidades tem instalado o sistema de compartilhamento de bicicletas como forma de incentivar o uso deste modal, onde o usuário efetua o pagamento diário ou mensal para usufruir do serviço. Um estudo² elaborado em 2016 demonstrou que 10.8% dos ciclistas aracajuanos utilizam

¹ Estes valores são uma estimativa feita pelo autor com base no mapa síntese do sistema cicloviário implanta em Aracaju/SE (ver mapa 2).

² Estudo realizado pela ONG Ciclo Urbano (2016).

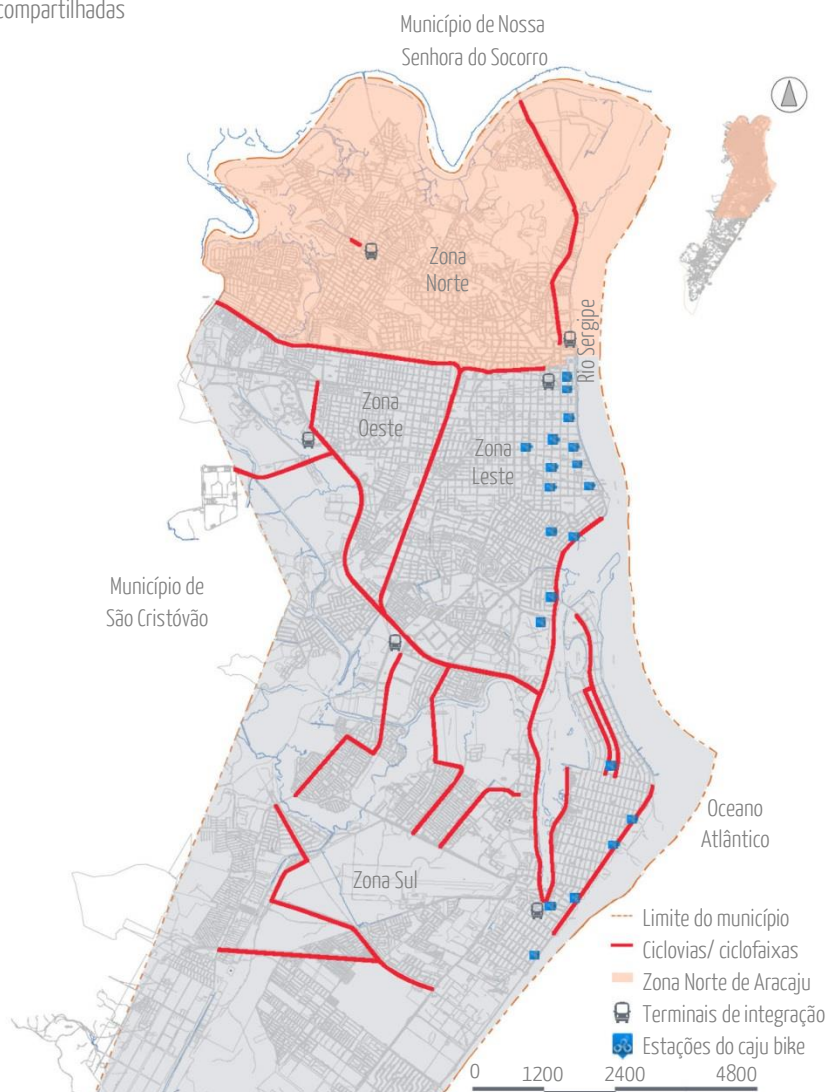
Figura 38 Estação do projeto "Caju Bike"



Fonte: <http://infonet.com.br/wp-infonet/img/cidade/grande-cajubike_fotosmtt_120516.jpg>
Acesso em 13 jul 2018.

bicicletas emprestadas em seus deslocamentos diários, o que reafirma a carência e necessidade de instalação deste serviço de compartilhamento. Entretanto, mais uma vez, em Aracaju, o serviço foi desenvolvido com cunho turístico, concentrando-se nas zonas leste e sul da cidade, desfavorecendo as áreas periféricas conforme apresentado no mapa a seguir.

Mapa 3 Síntese do sistema ciclovitário implantado em Aracaju/SE com as estações de bicicletas compartilhadas



Fonte: Elaborado pelo próprio autor, 2017.

Para a elaboração deste mapa, foi utilizado como base o mapa Cidade de Aracaju em 2014 fornecido pela SEPLAN (Secretaria Municipal de Planejamento e Orçamento).

As informações referentes às ciclovias e ciclofaixas existentes foram consultadas na Proposta de Mobilidade Urbana de Aracaju (PMA, 2015) e no Projeto Ciclovitário da Cidade de Aracaju (SMTT, 2011).

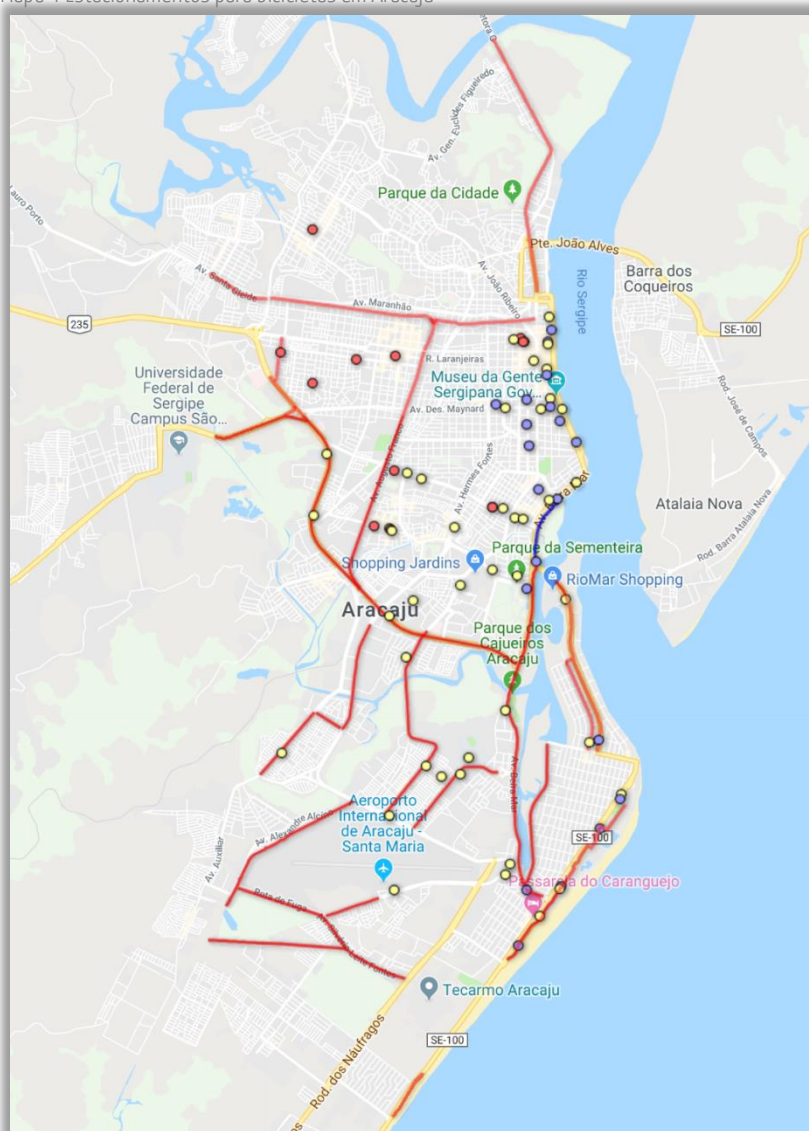
As informações referentes às estações do caju bike, estação disponíveis em: <<http://www.cajubike.com/mapaestacao.aspx>>, acesso em 21 set 2017.

O projeto "Caju Bike" foi instalado em 2014, chegando a ter 20 estações inteligentes, cujos objetivos³ eram introduzir a bicicleta como modal de transporte público saudável e não poluente, reduzir os engarrafamentos e a poluição ambiental nas áreas centrais, dentre outros. O

³ Informações retiradas do site do projeto, disponíveis em <http://www.cajubike.com/sobre.aspx>, acesso em 26 ago 2018.

discurso faz relação à bicicleta enquanto modal de transporte, mas na prática, como visto no mapa anterior, as estações foram dispostas de modo a criar uma rota turística que ligava o Centro à Orla da cidade, beirando Rio Sergipe. O serviço chegou ao fim em abril deste ano com a suspensão repentina do serviço por parte da empresa gerenciadora do projeto, após cancelamento do patrocínio, uma vez que o investimento anual girava em torno de R\$ 840 mil⁴. A Prefeitura, por sua vez, através da diretoria da Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito (SMTT), alegou que o investimento não é compatível com a atual realidade orçamentária do município. Ou seja, o sistema continua sem previsão de funcionamento.

Mapa 4 Estacionamentos para bicicletas em Aracaju



Visão geral do mapa com os estacionamentos disponíveis aos ciclistas na cidade, disponível em: <<http://www.ciclourbano.org.br/mapa.html>>, acesso em 22 mai 2018.

As linhas em vermelho correspondem à infraestrutura cicloviária existente segundo a ONG, enquanto que os círculos coloridos estão relacionados com os locais de estacionamento.

Fonte: Ciclo Urbano, 2018.

⁴ Informações disponíveis em <http://infonet.com.br/noticias/cidade/operacao-do-caju-bike-e-encerrada-apos-fim-de-contrato/>, acesso em 13 jul 2018.

Além das ciclofaixas, ciclovias e bicicletas compartilhadas, compõem o sistema cicloviário aracajuano os estacionamentos para bicicletas ao longo da cidade. Conforme revela a ONG Ciclo Urbano⁵, os ciclistas dispõem de 647 vagas localizadas na área interna ou externa, coberta ou não coberta, com características diversas: paraciclo, suportes de ferro simples, tipo gancho, prende roda e móvel.

Tabela 1 Estacionamentos para bicicletas em Aracaju/SE

ESTACIONAMENTOS PARA BICICLETAS IDENTIFICADOS NA CIDADE DE ARACAJU							
Código	Localização	Localização		Proteção		Características do suporte	Vagas
		Externa	Interna	Coberto	Não coberto		
BC0001	Tchê Sorvetes					Ferro simples	5
BC0002	Energisa					Ferro (paraciclo)	5
BC0003	Aeroporto de Aracaju					Ferro simples	50
BC0004	Praça General Valadão					Ferro (paraciclo)	10
BC0005	Labareda Grill					Ferro simples	24
BC0006	Faculdade Pio X					Ferro simples	20
BC0007	Universidade Tiradentes - Unidade Farolândia					Ferro simples	96
BC0008	Shopping Jardins					Ferro simples	35
BC0009	Shopping Riomar					Ferro simples	45
BC0010	Delicatessen Santa Cecília					Ferro simples (prende pela roda)	5
BC0011	Supermercado Bompreço Jardins					Ferro simples (prende pela roda)	20
BC0012	Supermercado G Barbosa - Farolândia					Ferro simples	15
BC0013	Supermercado G Barbosa - Augusto Franco					Ferro simples	15
BC0014	Açaí na tijela Paulo Bedeu 13					Ferro simples	8
BC0015	Supermercado Extra					Ferro simples	20
BC0016	Mercado Albano Franco					Ferro simples (prende pela roda)	30
BC0017	Praça Fausto Cardoso					Ferro (paraciclo)	20
BC0018	Supermercado G Barbosa - Atalaia					Ferro simples	16
BC0019	Supermercado G Barbosa - Orlando Dantas					Ferro simples	7
BC0020	Universidade Tiradentes - Unidade Centro					Ferro simples	15
BC0021	Casa da Rua da Cultura					Ferro (tipo gancho)	5
BC0023	Feira do Turista					Ferro simples (prende pela roda)	10
BC0024	Supermercado Bompreço Saneamento					Ferro	10
BC0025	Banco Bradesco					Ferro	5
BC0026	Supermercado G Barbosa - Francisco Porto					Ferro	9
BC0027	Galeria Mandala					Ferro (tipo gancho)	6
BC0028	Rua do turista					Ferro	6
BC0031	Colégio Módulo					Ferro simples (prende pela roda)	13
BC0032	Peregrinos roteiros ecoturísticos					Ferro simples (prende pela roda)	4
						Suporte móvel	4
BC0033	Academia Bodyslim					Ferro simples	5

⁵ A ONG Ciclo Urbano, fundada em 2007, tem por finalidade promover a utilização da bicicleta como meio de transporte e propor melhorias em sua qualidade e eficiência na cidade de Aracaju. (CICLO URBANO, 2016, p.4).

BC0035	Academia Olímpica				Ferro simples (prende pela roda)	10
BC0036	Academia Giasante				Ferro simples	5
BC0037	SEST/ SENAT				Ferro simples	10
BC0038	Complexo Administrativo Pedagógico da Educação - SEED				Ferro simples	8
BC0040	Quadras #2 (Orla de Atalaia)				Ferro simples (03)	24
BC0041	Quadras #1 (Orla de Atalaia)				Ferro simples (02)	12
BC0042	Academia Sport Connection				Ferro simples	7
BC0043	SENAC				Ferro simples	8
BC0045	C&S Medicina do Trabalho				Suporte prende roda	5
BC0046	Login Informática				Ferro simples	6
BC0048	Academia Demarques				Ferro simples	6
BC0049	Academia Paulo Minelly				Ferro simples	5
BC0050	Magazine Bike Show				Ferro simples (prende pela roda)	3
Total de vagas de estacionamentos						647

Fonte: Elaborado pelo próprio autor, 2018, com base nas informações disponíveis em <<http://www.ciclourbano.org.br/mapa.html>>.

2.3 | Políticas municipais de mobilidade urbana

As políticas públicas de mobilidade urbana em Aracaju retrata a grande parcela de municípios que ainda não apresentam seu Plano de Mobilidade Urbana aprovado. A cidade com população estimada de 621.523 habitantes, em 2016, segundo o censo do IBGE 2010, tem enfrentado um impasse político para aprovação do seu Plano. Duas propostas foram elaboradas, em gestões municipais distintas, mas nenhuma chegou a entrar em vigor: a primeira foi elaborada em 2012 pelo Instituto da Mobilidade Sustentável Ruaviva na gestão do prefeito Edvaldo Nogueira; a segunda, na gestão de João Alves Filho, foi elaborada em 2015 pela Jaime Lerner Arquitetos Associados. O objetivo desta seção é confrontar os planos no que diz respeito à infraestrutura ciclovária, apontando e analisando as propostas de ambos. Como forma de facilitar o entendimento, a partir de agora, o termo “Primeira” será utilizada para designar as informações referentes a proposta elaborada pelo Instituto Rua Viva e, conseqüentemente, o termo “Segunda”, para a proposta da Jaime Lerner Associados.

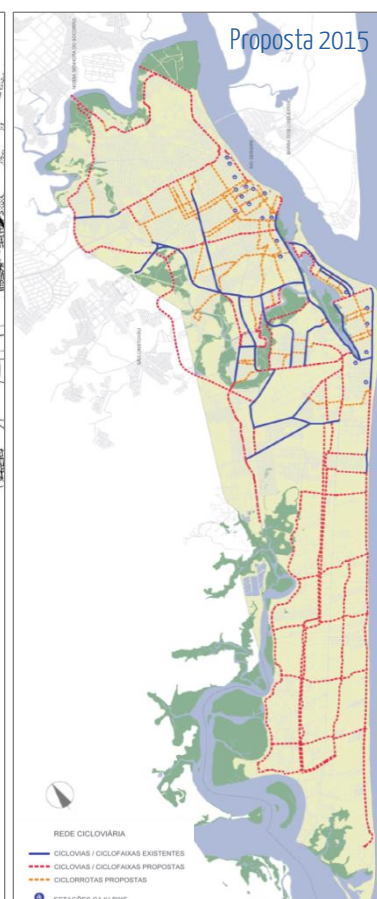
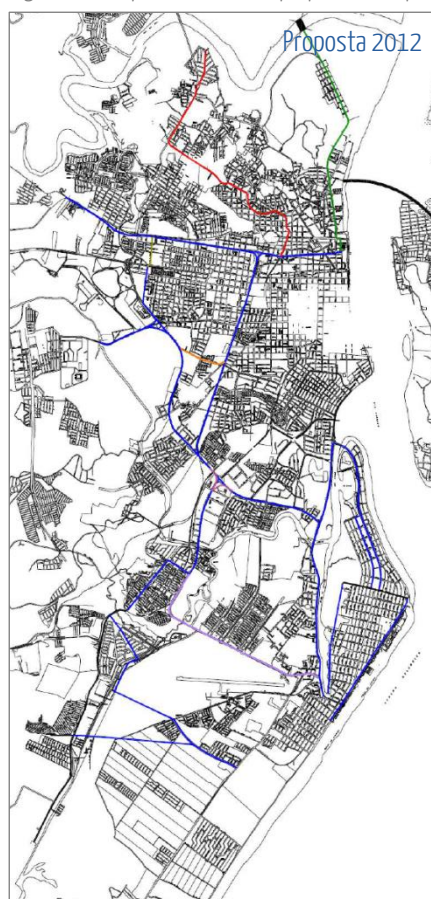
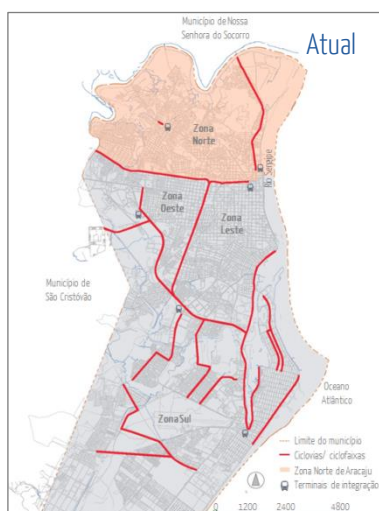
De modo geral, ambas as propostas discursam sobre a prevalência do transporte coletivo sobre o individual, apontando diretrizes específicas para o não motorizado. A Primeira aponta a priorização e incentivo a maior utilização do sistema viário pelo transporte público e não motorizado, e a Segunda trata a temática como um tema particular que abrange as questões relativas aos pedestres, bicicleta, veículo de carga de propulsão humana e de tração animal.

As características topográficas da cidade, com grande número de áreas planas, são importantes para incentivar o uso das bicicletas e são afirmadas nas propostas. A Primeira, afirma em seu texto que a rede cicloviária existente em 2012 era bastante utilizada e cobria grande parte da cidade, com boas condições de circulação e segurança. Afirmação contraditória, uma vez que aponta anteriormente que uma das reclamações dos usuários é justamente a falta de manutenção das ciclovias. Uma das ideias mais relevantes abordadas na proposta, é a implantação de novas rotas com o intuito de estimular o crescimento da utilização do modal, “tanto como um sistema para deslocamentos entre sub-centros, quanto para a alimentação do transporte ativo” (PMA, 2012, p.136), ou seja, o estímulo da intermodalidade. A proposta apresentada na gestão de João Alves Filho, por sua vez, levanta questões mais técnicas, abordando as intervenções necessárias para a reestruturação do sistema cicloviário a partir de sua padronização, inserção de estacionamentos nos terminais, promovendo também a intermodalidade, e a instituição de políticas de estímulo do modal. Além de tratar as bicicletas de aluguel como um serviço que carece de ampliação.

Ainda que ambas as propostas discurssem sobre a reestruturação cicloviária como forma de inclusão e aumento de ciclistas nas ruas, claramente observamos que a zona norte e as áreas periféricas são deixadas de lado, conforme comparativo apresentado a seguir.

Figura 39 Comparativo entre as propostas dos planos de mobilidade

Os planos cicloviários aqui inseridos, foram retirados das propostas de Plano de Mobilidade elaboradas para Aracaju. A primeira imagem, foi elaborada para demonstrar a atual situação do sistema cicloviário na cidade e assim fornecer ao leitor informações mínimas para entender o que foi proposto e o que já existia.



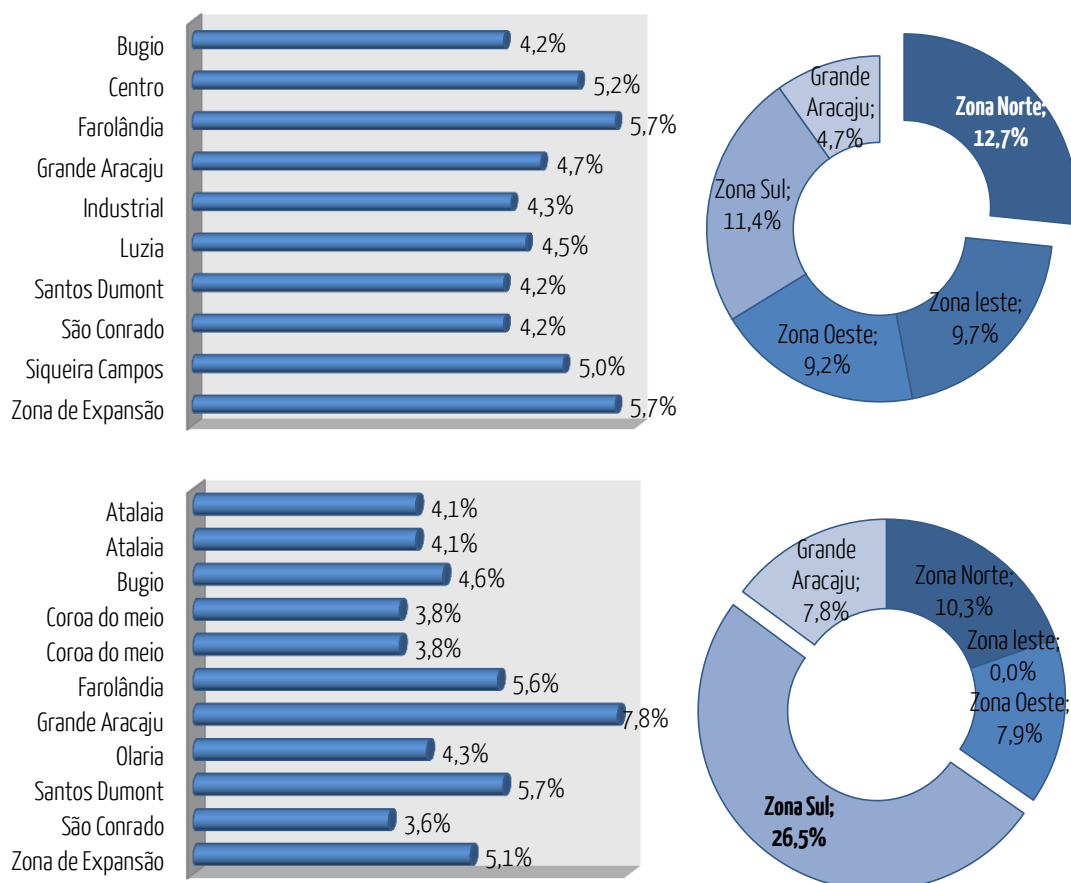
Fontes da esquerda para a direita: Elaborado pelo autor (2018); Plano cicloviário (PMA, 2012, p.236) e Plano Cicloviário (PMA, 2015, p.27).

2.4 | O ciclista aracajuano

Ao longo deste trabalho, sempre foi enfatizada a importância da Zona Norte enquanto região com alto índice de ciclistas e passível de intervenção. Isto pode ser comprovado a partir da pesquisa desenvolvida em 2016, pela ONG Ciclo Urbano, denominada Origem e Destino das viagens de bicicleta em Aracaju. Naquela ocasião, foram entrevistados 1001 ciclistas por meio de abordagem nas ruas, que costumam utilizar a bicicleta como meio de locomoção. Dentre os dez bairros mais citados como origem, estão o Bugio, Industrial e Santos Dumont, que juntos somam 12,7% corroborando para que a Zona Norte seja a região de onde saem o maior número de ciclistas. Em contrapartida, ao analisar os interesses de destino, esta região passa a ocupar a segunda posição entre

as zonas mais citadas com os bairros Bugio e Santos Dumont que juntos somam 10,3%.

Gráfico 1 Principais bairros aracajuano de origem e destino dos ciclistas (ano base: 2016)



Fonte: Elaborado pelo autor com base na pesquisa origem e destino elaborada pela ONG Ciclo Urbano com os ciclistas de Aracaju em 2016.

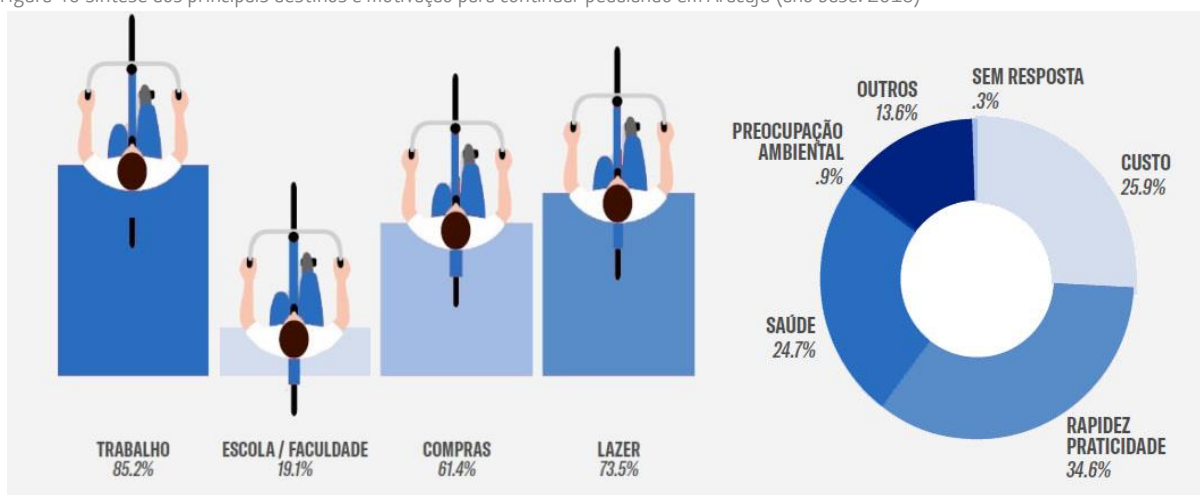
O enquadramento dos bairros por zonas seguiu a classificação apresentada no Mapa 1 de Delimitação das Zonas de Aracaju. A Grande Aracaju abrange os municípios de São Cristóvão, Nossa Senhora do Socorro e Barra dos Coqueiros.

Entre os entrevistados, 61,1% utilizam a bicicleta com meio de transporte, reforçando a importância deste instrumento para os movimentos pendulares, entre os quais 69% são pessoas ocupadas profissionalmente. Dentre elas, a maioria são homens (88%) – reforçando a falta de segurança, uma vez que o sistema não se torna atrativo para a população feminina – sendo o ensino médio o nível de escolaridade mais expressivo (32,87%), com renda familiar de até 02 salários mínimos (70%).

Neste ano de 2018, a ONG Transporte Ativo divulgou a segunda pesquisa do Perfil do Ciclista, onde foram realizadas 7.644 entrevistas por meio de abordagem. O principal destino do ciclista aracajuano continua sendo o trabalho com 85,2%, estando o lazer em segundo lugar, 73,5%, seguido de compras e ensino, 61,4% e 19,1%,

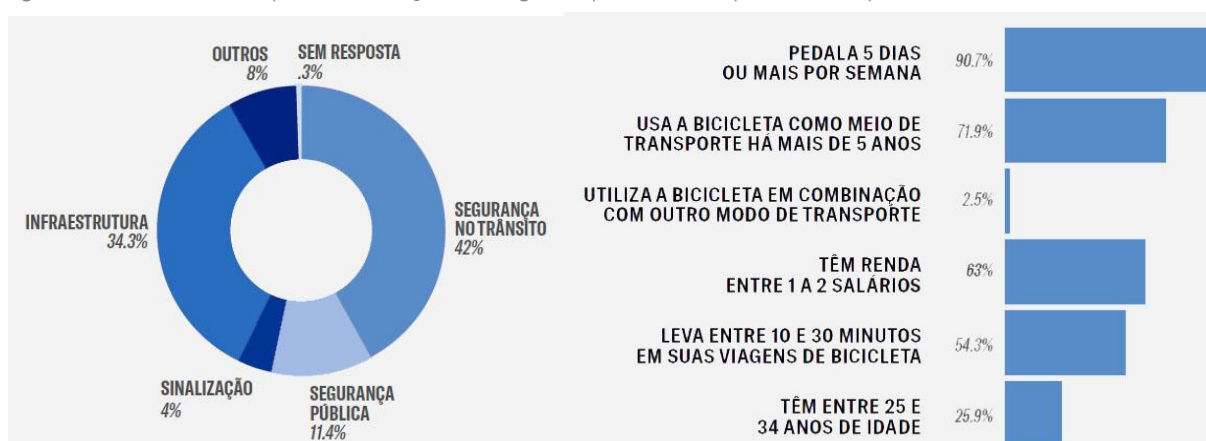
respectivamente. Quando questionados sobre o que traz motivação para continuar pedalando, a rapidez e praticidade é a principal razão, seguida do custo e da saúde. O custo foi bastante citado pelos entrevistados e isto está diretamente relacionado com a renda mensal cuja maioria, 63%, recebe entre 1 e 2 salários mínimos. Como apresentando neste capítulo, o sistema ciclovitário de Aracaju é bastante precário e não atende adequadamente àqueles que o utilizam diariamente. Entretanto, este não é visto como o maior problema enfrentado: a segurança no trânsito lidera o ranking com 42%, seguido da infraestrutura (34,3%) e segurança pública (11,4%).

Figura 40 Síntese dos principais destinos e motivação para continuar pedalando em Aracaju (ano base: 2018)



Fonte: TRANSPORTE ATIVO (2018), adaptado pelo autor.

Figura 41 Problemas diários ao pedalar em Aracaju e Síntese geral do perfil do ciclista (ano base: 2018)



Fonte: TRANSPORTE ATIVO (2018), adaptado pelo autor.

3 | A Zona Norte sob duas rodas



“Vias engarrafadas levam pessoas a escolher outros caminhos, o que pode gerar engarrafamentos em novas vias, ou levar a uma distribuição melhor do tráfego, se a malha assim permitir, ou poderia levar as pessoas a usar mais a bicicleta, se elas se sentissem devidamente amparadas para tanto.”

Vinícius M. Netto

3.1 | Área de estudo

Aracaju, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, tem uma população estimada em 650.106 habitantes para o ano de 2017. Durante o Censo de 2010, também elaborado pelo mesmo Instituto, a população da capital sergipana era equivalente a 571.149 habitantes, dos quais 165.397 eram moradores da Zona Norte¹, cerca de 30% da população. Ainda que uma parcela expressiva da população resida nesta região, a malha cicloviária da cidade não os contempla como foi demonstrado anteriormente. A área mostrou-se com enorme potencial de estudo e com o intuito de reduzir esta segregação busca-se elaborar uma proposta de reestruturação da malha cicloviária contemplando esta população e dando-lhes o direito de locomover-se com qualidade e segurança.

Há argumentos excepcionalmente fortes e convincentes para fornecer boas condições para os habitantes caminharem e pedalarem [...] Naturalmente, o desenvolvimento dessas opções não deve ser visto como medida temporária para a população mais pobre. Pelo contrário, é um investimento geral e pró-ativo na melhoria das condições de vida e no desenvolvimento de sistemas sustentáveis de transporte para reduzir a poluição e os riscos no tráfego, além de acomodar todos os grupos da sociedade. (GEHL, 2015, p.218)

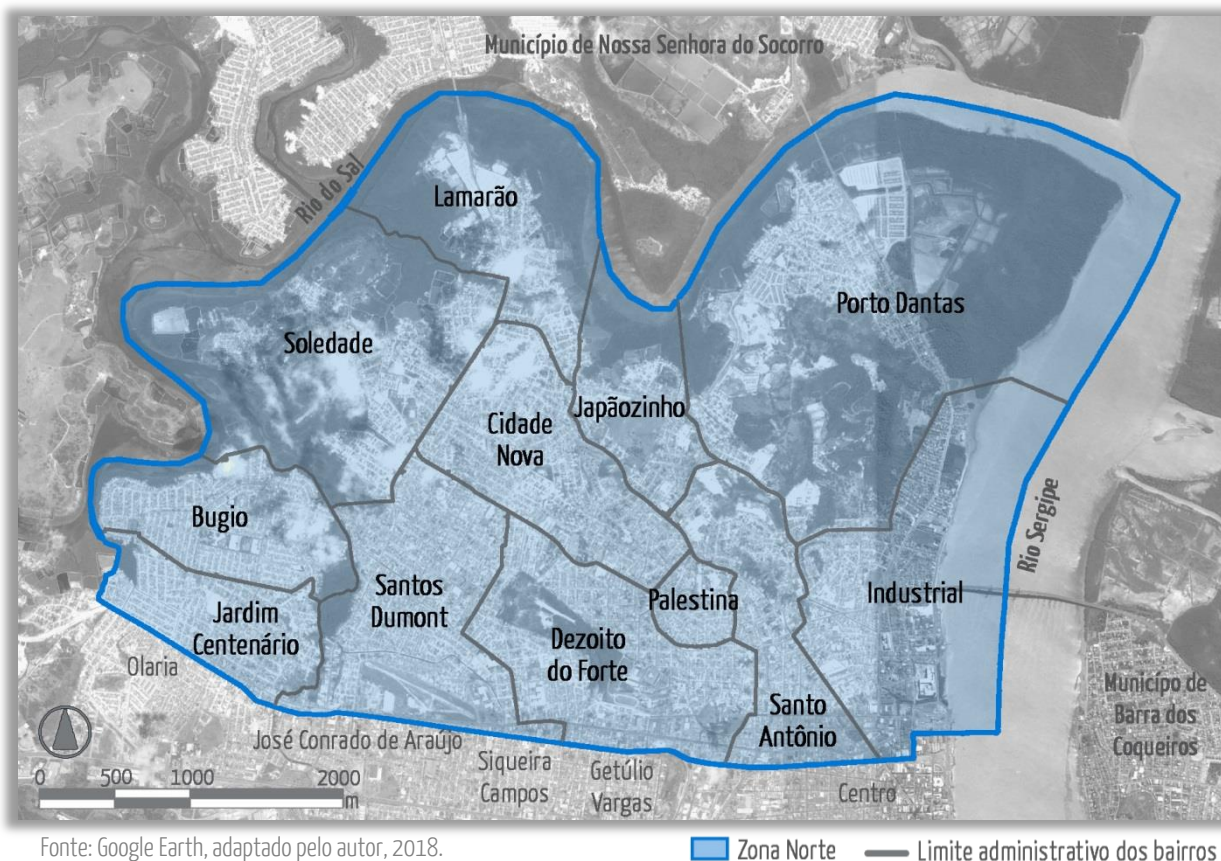
¹ Levou-se em consideração na estimativa, os bairros inseridos na Zona Norte de acordo com o zoneamento apresentado no Mapa 1 da seção 2.1 deste trabalho.

A região norte da cidade compreende cerca de 2.500 ha e tem como limites: ao norte e oeste, o Rio do Sal e o município de Nossa Senhora do Socorro; a leste, o Rio Sergipe e o município da Barra dos Coqueiros; e, ao sul as zonas oeste e central de Aracaju. Administrativamente está dividida em 12 bairros: Bugio, Cidade Nova, Dezoito do Forte, Industrial, Japãozinho², Jardim Centenário, Lamarão, Palestina, Porto Dantas, Santo Antônio, Santos Dumont e Soledade.

Grande parte dos bairros que compõem a região tem um índice de ocupação urbanística bastante elevada, entretanto, ainda é possível encontrar alto índice de áreas livres nas regiões da Soledade, Lamarão, Japãozinho e Porto Dantas, principalmente pela presença do mangue às margens do Rio do Sol que as limitam com o município de Nossa Senhora do Socorro. Desta forma, a densidade demográfica destas áreas é bastante inferior se comparada com os outros

Para a elaboração desta imagem foi utilizada como base a imagem de satélite retirada do Google Earth sobre a qual foi inserida a delimitação dos bairros com base no mapa Cidade de Aracaju de 2014 fornecido pela Secretaria Municipal de Aracaju do Planejamento e Orçamento – SEPLAN/PMA.

Figura 42 Delimitação dos bairros da Zona Norte de Aracaju/SE.



² Durante a elaboração do Censo do IBGE 2010, o bairro Japãozinho não foi considerado. Seu reconhecimento enquanto bairro se deu em 2006 com a promulgação do Decreto Lei nº. 3357/2006 pela Prefeitura de Aracaju. Entretanto, os dados levantados não comprometem o estudo uma vez que a área hoje delimitada como Japãozinho, fazia parte dos bairros Lamarão e Cidade Nova, ambos na Zona Norte da cidade.

bairros, com destaque para o Jardim Centenário, Palestina e Cidade Nova.

Quadro 2 Densidade demográfica da Zona Norte de Aracaju/SE

Densidade demográfica				
Bairro	Área (km ²)	População	Densidade	Ranking
Jardim Centenário	0,8947	14.214	15.887,67	1
Palestina	0,3159	4.340	13.736,44	2
Cidade Nova	1,6946	21.220	12.522,47	3
Santos Dumont	2,1792	25.808	11.842,71	4
Bugio	1,5031	17.773	11.823,97	5
Dezoito do Forte	2,0785	22.251	10.705,19	6
Santo Antônio	1,3630	12.459	9.141,20	7
Industrial	3,1450	18.007	5.725,64	8
Lamarão	2,5491	8.983	3.523,99	9
Soledade	2,9698	9.484	3.193,43	10
Porto Dantas	6,3059	10.858	1.721,88	11

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados do Censo IBGE 2010.

Os bairros mais populosos da região são o Santos Dumont, Dezoito do Forte e Cidade Nova, respectivamente. A maior parte da população é composta por pessoas do sexo feminino, são 87.003 hab. Mulheres (52,6%) e 78.394 hab. (47,4%) homens.

Quadro 3 População residente na Zona Norte por gênero

População residente segundo o gênero - Aracaju 2010 (Pop. Total - 571.149 hab.)						
Bairro	Homens	%	Mulheres	%	Total	Ranking
Santos Dumont	12.357	47,88	13.451	52,12	25.808	1
Dezoito do Forte	10.353	46,53	11.898	53,47	22.251	2
Cidade Nova	10.183	47,99	11.037	52,01	21.220	3
Industrial	8.405	46,68	9.602	53,32	18.007	4
Bugio	8.266	46,51	9.507	53,49	17.773	5
Jardim Centenário	6.793	47,79	7.421	52,21	14.214	6
Santo Antônio	5.670	45,51	6.789	54,49	12.459	7
Porto Dantas	5.371	49,47	5.487	50,53	10.858	8
Soledade	4.605	48,56	4.879	51,44	9.484	9
Lamarão	4.355	48,48	4.628	51,52	8.983	10
Palestina	2.036	46,91	2.304	53,09	4.340	11

Em todos os bairros o número de mulheres supera a população masculina.

Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados do Censo IBGE 2010.

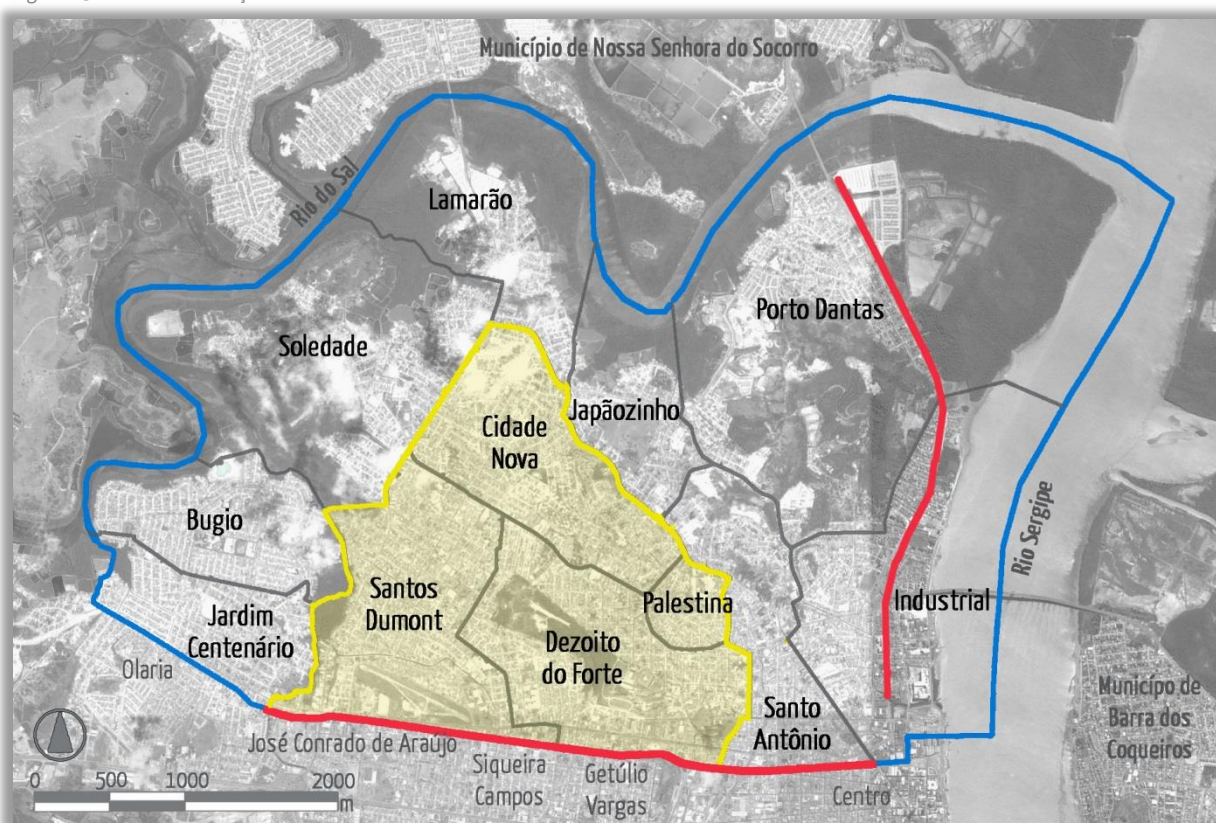
A região Norte abrange cerca de 2.500 ha e trabalhar, neste momento, com esta grande proporção não seria viável pelo tempo disponível. Por esta razão, está sendo proposto um recorte espacial para o desenvolvimento do estudo não descartando, em hipótese alguma, o entorno existente.

Para definir a delimitação de estudo levaram-se em consideração as seguintes condicionantes, em ordem de importância, a saber:

- 1) Localização, pensando nas possíveis conexões com os bairros vizinhos e seu caráter de região de passagem;
- 2) Proximidade com a malha ciclovária existente;
- 3) Importância do bairro para a região; e,
- 4) Número de habitantes;
- 5) Polos geradores de ensino.

Para a elaboração desta imagem foi utilizada como base a imagem de satélite retirada do Google Earth sobre a qual foi inserida a delimitação dos bairros com base no mapa Cidade de Aracaju de 2014 fornecido pela Secretaria Municipal de Aracaju do Planejamento e Orçamento – SEPLAN/PMA.

Figura 43 Área de intervenção inserida na Zona Norte

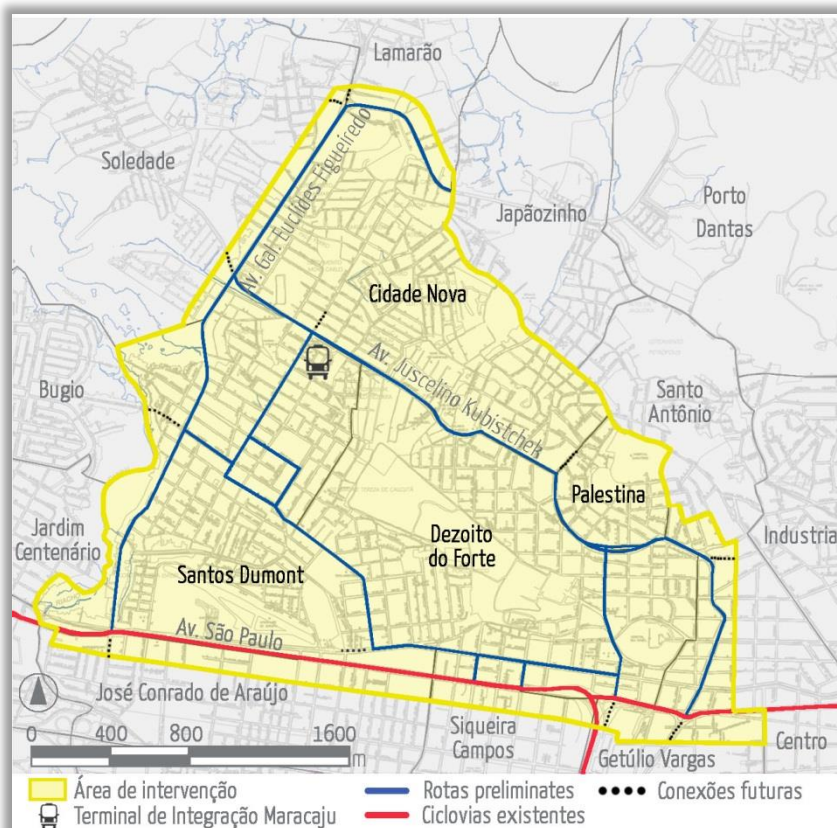


Fonte: Google Earth, adaptado pelo autor, 2018.

■ Recorte da intervenção ■ Limites da Zona Norte ■ Ciclovias existentes

Unindo a análise espacial com a experiência enquanto morador local e adepto ao uso diário da bicicleta enquanto meio de transporte e lazer, foi possível identificar preliminarmente as rotas com maior presença de ciclistas, as quais não seguem os limites administrativos dos bairros. Entendendo que a cidade se desenvolve de forma dinâmica e que não segue tais limites, optou-se por expandir a delimitação em 100 metros a partir das rotas identificadas, perfazendo uma área com cerca de 730 ha. A proposta final engloba importantes avenidas da Zona Norte como Gal. Euclides Figueiredo, São Paulo e Juscelino Kubistchek (também conhecida como Visconde de Maracaju), cortando diretamente os bairros: Cidade Nova, Dezoito do Forte, Palestina, Santos Dumont e Santo Antônio.

Mapa 5 Área de intervenção final e rotas preliminares



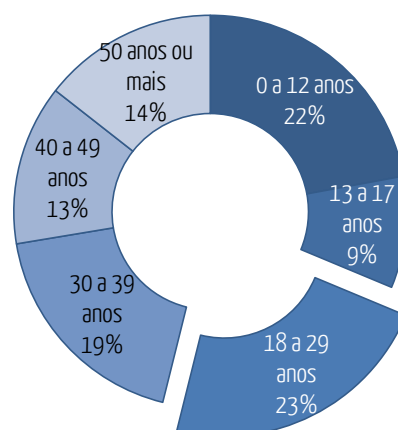
Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Conhecer o espaço urbano é primordial para intervenções urbanísticas, mas estas somente são possíveis quando identificamos a população residente. Por estas rotas estão tráfegando nossos ciclistas e, é a partir delas, que promoveremos a inclusão deste modal em seus diversos níveis

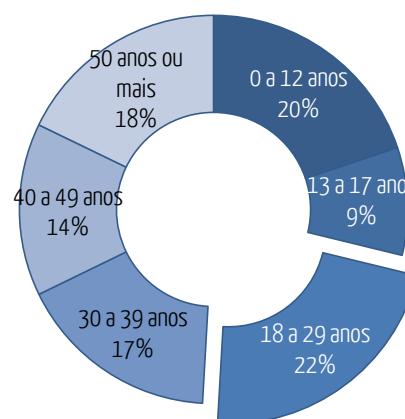
de uso: trabalho, lazer, estudo, compras, igreja, dentre outros. Tomando como base as informações de faixa etária fornecida pelo IBGE através do Censo 2010, podemos afirmar, de modo geral, conforme tabelas 1 e 2 abaixo, que a área a ser estudada é composta em sua maioria por jovens de 18 a 29 anos, seguidos por crianças de 0 a 12 anos. O único bairro que difere é o Santo Antônio, que por ser um dos bairros mais antigos e tradicionais da capital sergipana, é marcado por uma população com mais de 50 anos.

Tabela 2 Faixa etária da população nos bairros Cidade Nova, Dezoito do Forte e Palestina.

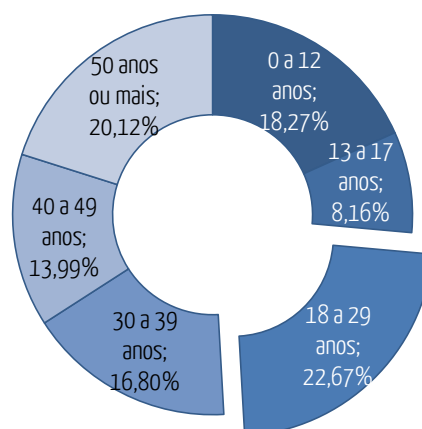
CIDADE NOVA				
Grupos	Homem	Mulher	Total	%
0 a 12 anos	2.435	2.254	4.689	22,10%
13 a 17 anos	943	1.007	1.950	9,19%
18 a 29 anos	2.313	2.483	4.796	22,60%
30 a 39 anos	1.783	2.142	3.925	18,50%
40 a 49 anos	1.364	1.435	2.799	13,19%
50 anos ou mais	1.345	1.716	3.061	14,43%
Total			21.220	100,00%



DEZOITO DO FORTE				
Grupos	Homem	Mulher	Total	%
0 a 12 anos	2.248	2.166	4.414	19,84%
13 a 17 anos	966	1.029	1.995	8,97%
18 a 29 anos	2.369	2.548	4.917	22,10%
30 a 39 anos	1.696	2.064	3.760	16,90%
40 a 49 anos	1.484	1.715	3.199	14,38%
50 anos ou mais	1.590	2.376	3.966	17,82%
Total			22.251	100,00%



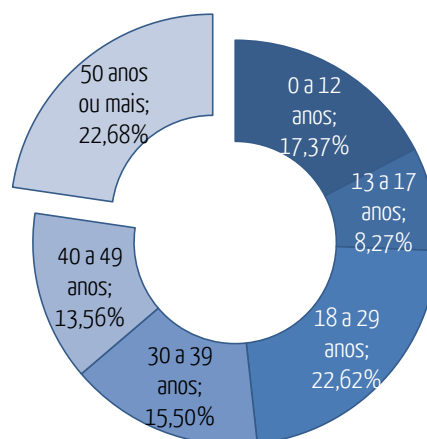
PALESTINA				
Grupos	Homem	Mulher	Total	%
0 a 12 anos	420	373	793	18,27%
13 a 17 anos	203	151	354	8,16%
18 a 29 anos	484	500	984	22,67%
30 a 39 anos	322	407	729	16,80%
40 a 49 anos	263	344	607	13,99%
50 anos ou mais	344	529	873	20,12%
Total			4.340	100,00%



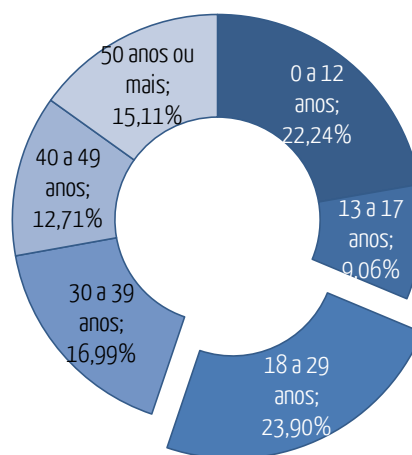
Fonte: Elaborados pelo autor com base nos dados do Censo 2010 do IBGE, 2018.

Tabela 3 Faixa etária da população nos bairros Santo Antônio e Santos Dumont.

SANTO ANTÔNIO				
Grupos	Homem	Mulher	Total	%
0 a 12 anos	1.130	1.034	2.164	17,37%
13 a 17 anos	519	511	1.030	8,27%
18 a 29 anos	1.314	1.504	2.818	22,62%
30 a 39 anos	880	1.051	1.931	15,50%
40 a 49 anos	783	907	1.690	13,56%
50 anos ou mais	1.044	1.782	2.826	22,68%
Total			12.459	100,00%



SANTOS DUMONT				
Grupos	Homem	Mulher	Total	%
0 a 12 anos	2.897	2.843	5.740	22,24%
13 a 17 anos	1.204	1.133	2.337	9,06%
18 a 29 anos	3.021	3.146	6.167	23,90%
30 a 39 anos	2.001	2.383	4.384	16,99%
40 a 49 anos	1.540	1.741	3.281	12,71%
50 anos ou mais	1.694	2.205	3.899	15,11%
Total			25.808	100,00%



Fonte: Elaborados pelo autor com base nos dados do Censo 2010 do IBGE, 2018.

3.3 | Metodologia

A partir da delimitação da área a ser estudada e com o conhecimento do nosso público alvo – residentes da zona norte –, é preciso compreender melhor a dinâmica do espaço urbano pautada na ação dos ciclistas que cruzam diariamente os bairros daquela região.

Metodologicamente, foram traçadas algumas etapas que servirão como base para comprovarmos a real necessidade de interferência na área e, conseqüentemente, confirmarmos, ou não, as rotas preliminarmente traçadas. Assim, o estudo passará pelas seguintes etapas:

- i. Entrevistas aos ciclistas em campo: serão aplicados questionários nas ruas com perguntas subjetivas relacionadas ao uso da bicicleta, trajetos realizados e a situação das ciclovias na cidade;
- ii. Entrevistas aos ciclistas por meio digital: será disponibilizado na plataforma *google forms* o questionários com perguntas com a mesma temática dos questionários em campo, contudo mesclando perguntas objetivas e subjetivas;
- iii. Elaboração do mapa de percurso: a partir das informações coletadas durante as entrevistas, espera-se elaborar um mapa de percurso para cada entrevistado e no fim gerar um mapa síntese dos percursos, sobrepondo as informações nas rotas preliminarmente traçadas;
- iv. Análise da rede de percursos: a partir do mapa síntese, serão analisadas as interseções nos trajetos identificados, subdividindo-as de acordo com suas características em cruzamentos e pontos de dispersão;
- v. Análise dos cruzamentos e pontos de dispersão: em cada interseção serão levantadas informações relativas à caracterização do uso e ocupação do solo, sinalização viária, fluxo motorizado nas vias, fluxo e contagem dos ciclistas em uma amostragem de três dias e três horários distintos – manhã da semana (6:40h às 7:40h), tarde da semana (17h às 18h) e manhã do sábado (6:40h às 7:40h).

Esta metodologia foi desenvolvida visando conhecer como os ciclistas estão circulando na cidade, identificando quais os tipos de usuários, finalidade das viagens e, principalmente, os trajetos realizados.

Entrevistas de campo

As entrevistas aconteceram por abordagem aos ciclistas nas ruas, onde foi aplicado um questionário com doze

perguntas relacionadas ao uso da bicicleta, trajetos realizados e a situação das ciclovias na cidade. São elas:

1. Nome completo e idade?
2. Onde reside e profissão?
3. Utiliza ou utilizava a bicicleta para trabalhar ou estudar? Onde fica ou ficava o seu trabalho (estudo)?
4. Utiliza a bicicleta com que frequência?
5. A bicicleta é utilizada apenas para o trabalho ou utiliza para outras finalidades?
6. Qual o melhor horário para pedalar?
7. Qual trajeto costuma fazer diariamente? Pode descrever passo a passo?
8. Existe outro trajeto alternativo?
9. Nestes trajetos que você citou, consegue identificar trechos que você julgue inseguros? Por quê?
10. Como você avalia as ciclovias de Aracaju?
11. A zona norte da cidade é a menos privilegiada. Por que você acha que os governantes não investem em ciclovias na zona norte?

O objetivo destas perguntas era incentivar aos entrevistados que descrevessem passo a passo os trajetos que costumam fazer em seus deslocamentos, identificando trechos que julgam ser mais inseguros e que oferecem algum tipo de risco. A partir disto, seria possível gerar um mapa síntese demonstrando:

- 1) Sentido de deslocamento
- 2) Rota diária;
- 3) Rota alternativa;
- 4) Áreas de conflito, onde há algum tipo de risco para os ciclistas; e,
- 5) Área em que a ciclovia existente é utilizada.

Ainda que as perguntas tenham sido preestabelecidas, algumas sofreram alterações ao longo das entrevistas. Serão apresentadas a seguir a síntese³ de quatro delas, com cidadãos que utilizam a bicicleta com diversos fins e que têm ocupações distintas: vendedor, estudante, desempregado e pedreiro.

³ As entrevistas completas estão anexadas no Apêndice "A" deste trabalho.

ENTREVISTA 01

Entrevistado A

Idade: 24 anos

Profissão: Vendedor

Reside: Conjunto Marcos Freire 3, bairro

Taiçoca – Nossa Senhora do Socorro/SE

Trabalha: Bairro Centro – Aracaju/SE

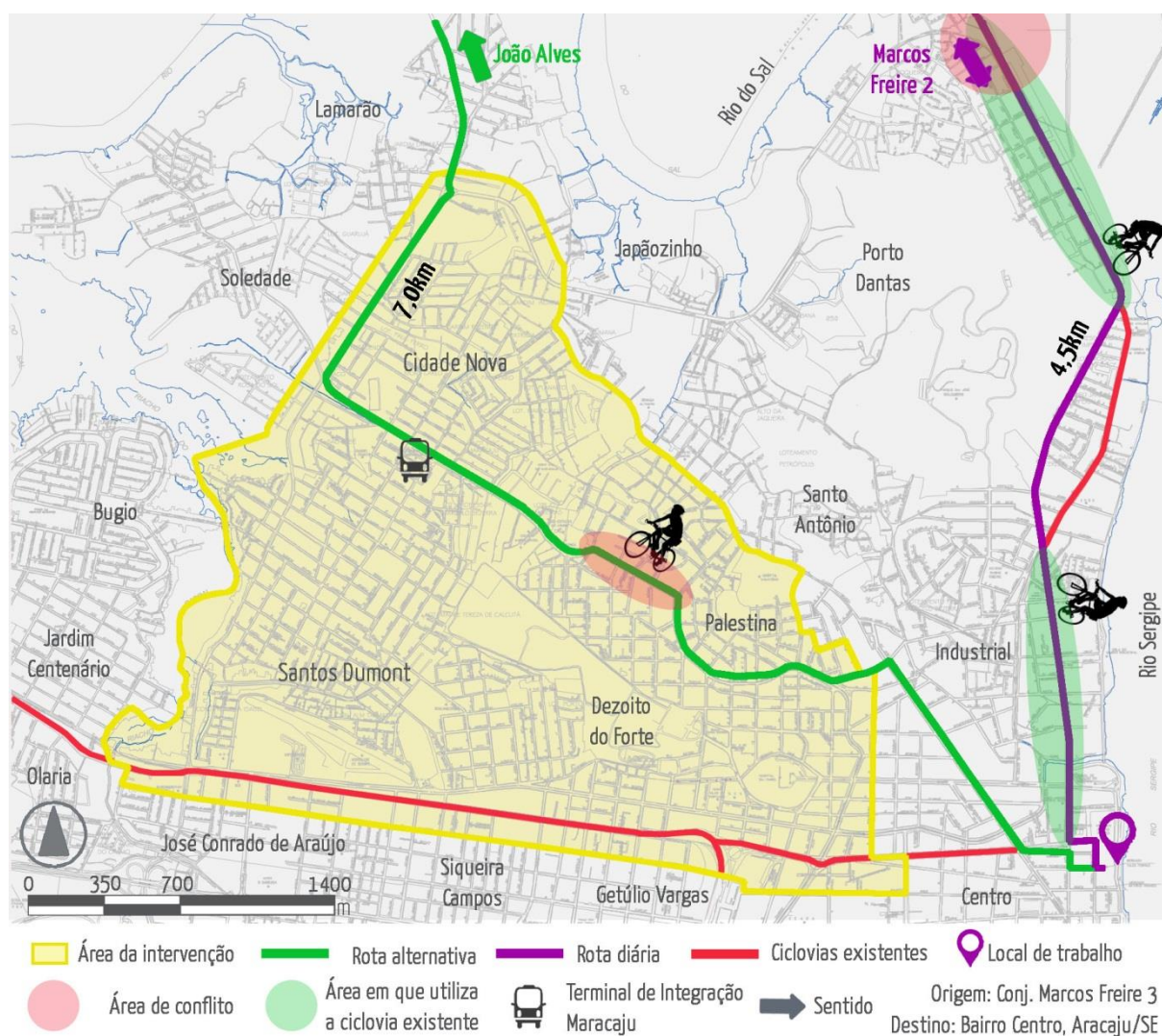
Data da entrevista: 10.09.2017

“muitas vezes o pedestre fica encima [da ciclovia] e acaba dando uma contradição entre os três [pedestres, ciclistas, carros].”

Entrevistado A, 24 anos.

O entrevistado utiliza a bicicleta diariamente para o trabalho como meio de transporte em seus deslocamentos. Residindo no município de Nossa Senhora do Socorro/SE, vêm à Aracaju diariamente por meio de dois trajetos fixos: o principal, cortando os bairros Porto Dantas e Industrial, tem cerca de 5 km com presença de ciclovia em quase toda a sua extensão; o alternativo, por sua vez, não dispõe de ciclovia e tem cerca de 7 km. As áreas de maior conflito identificadas pelo entrevistado são: na rota diária, a ponta que liga Aracaju a Nossa Senhora do Socorro/SE; e na rota alternativa, o trecho em declive da Av. Pres. Juscelino Kubistchek no bairro Cidade Nova.

Mapa 6 Síntese do percurso da entrevista 01



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

ENTREVISTA 02

Entrevistado B

Idade: 25 anos

Profissão: Estudante

Reside: Loteamento Pau Ferro, Bairro Cidade Nova – Aracaju/SE.

Estudava em: Bairro Centro – Aracaju/SE

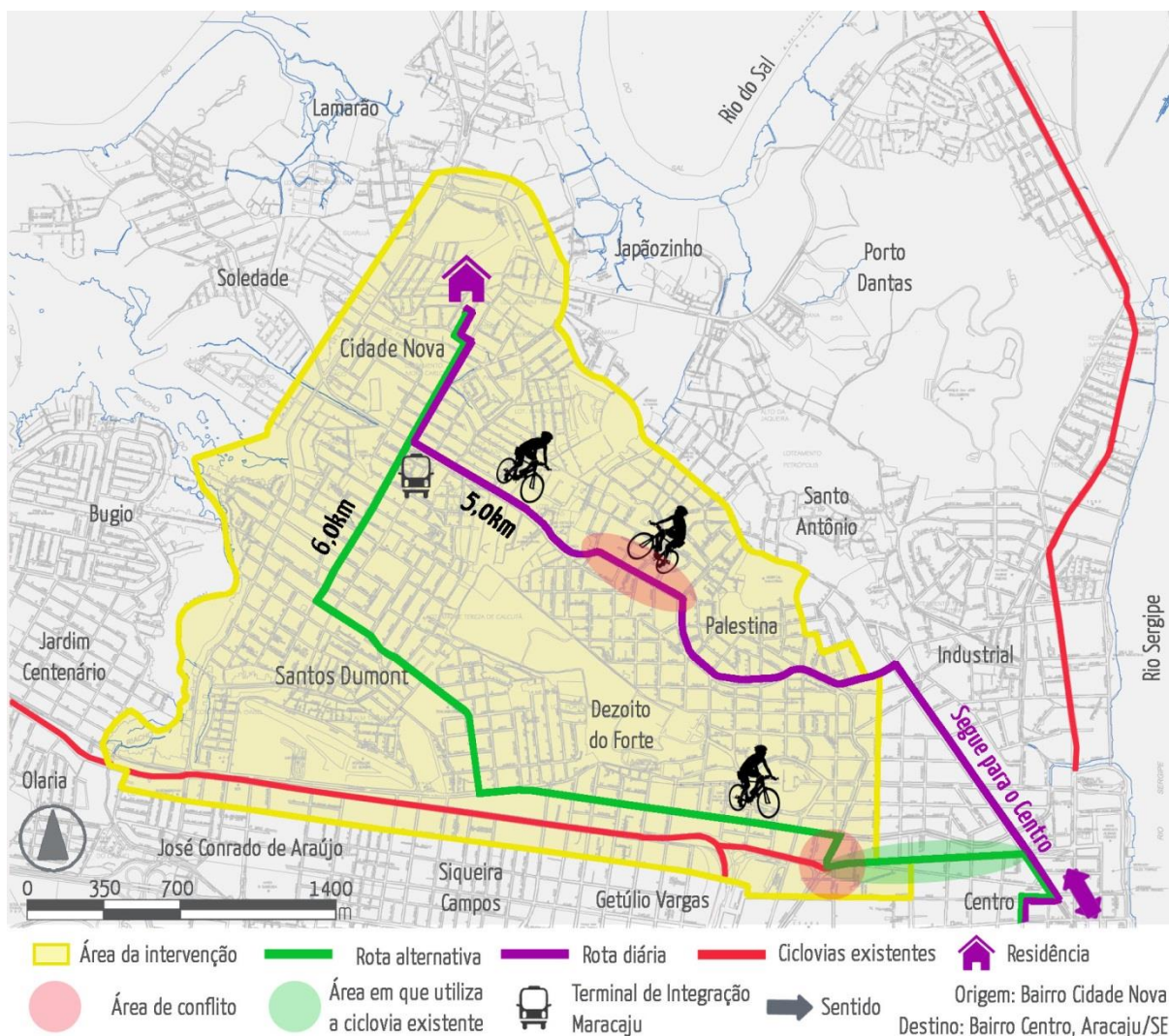
Data da entrevista: 12.09.2017

“Prefiro ir de bicicleta porque é mais rápido. Ir de ônibus demora bastante.”

Entrevistado B, 25 anos.

O entrevistado utiliza a bicicleta diariamente para o trabalho e estudo como meio de transporte em seus deslocamentos. Residindo no bairro Cidade Nova, Zona Norte de Aracaju, deslocava-se para o Centro da cidade por meio de dois trajetos fixos: o principal, com cerca de 5 km, não dispõe de ciclovia e é caracterizado por trechos de declive; o alternativo, por sua vez, com cerca de 6 km de extensão, é um percurso plano com um pequeno trecho de ciclovia central unidirecional. As áreas de maior conflito identificadas pelo entrevistado são: na rota diária, o trecho em declive da Av. Pres. Juscelino Kubistchek no bairro Cidade Nova; e, na rota alternativa o cruzamento entre as avenidas Coelho e Campos e Gentil Tavares.

Mapa 7 Síntese do percurso da entrevista 02



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

ENTREVISTA 03

Entrevistado C

Idade: 25 anos

Profissão: Desempregado

Reside: Rua São João, Bairro Industrial, Aracaju/SE

Data da entrevista: 15.09.2017

Adepto a prática de ciclismo em grupos de pedais

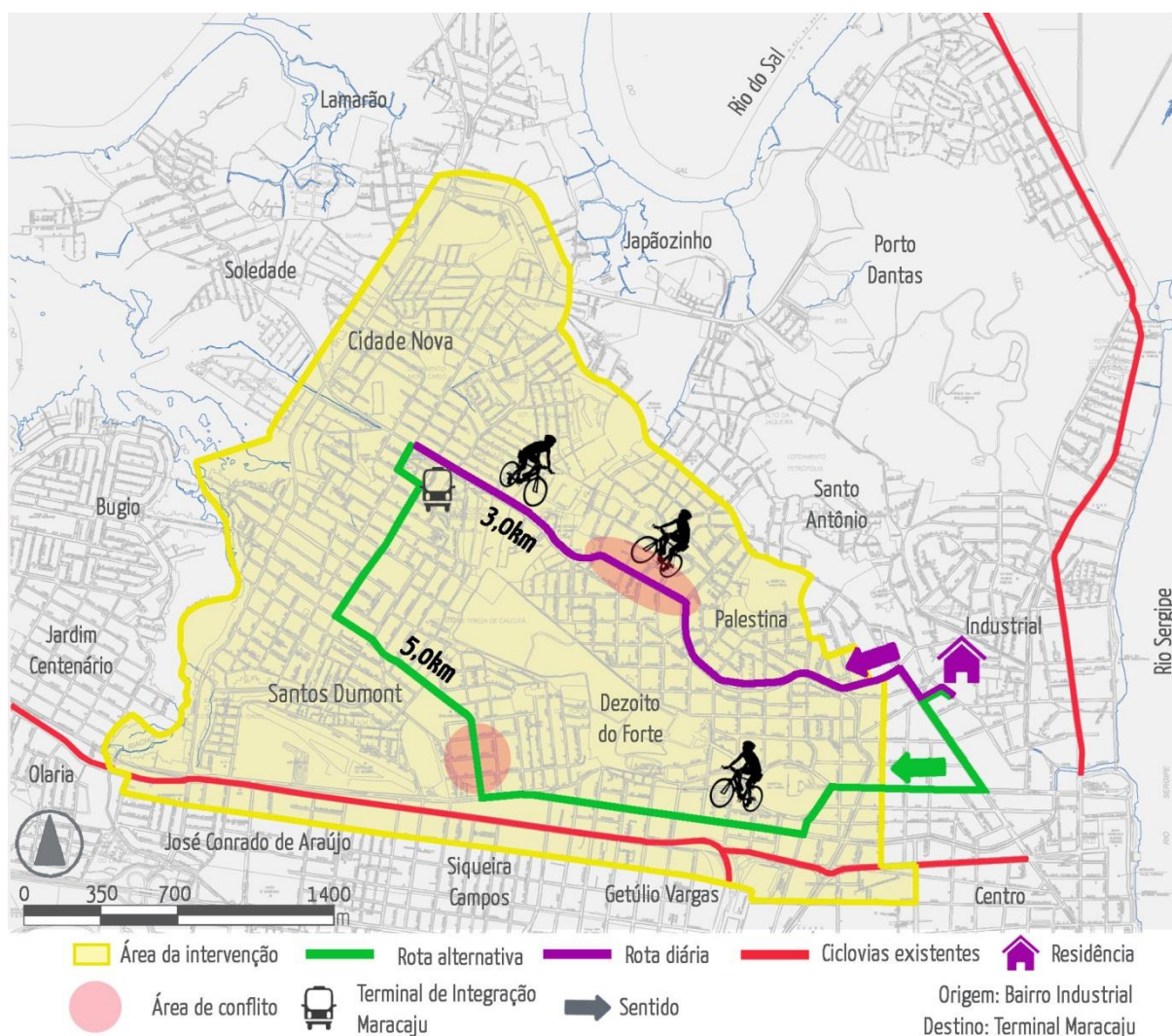
“Todos os lugares que derem para eu ir de bicicleta eu vou. Prefiro ir de bicicleta porque os ônibus demoram muito e a passagem é bastante cara.”

Entrevistado C, 25 anos.

O entrevistado utiliza a bicicleta como modo de lazer, participando de grupos de pedais cerca de quatro vezes por semana. Em seus deslocamentos, opta por vias principais por julgar ser mais seguro, ainda que haja um fluxo intenso de automóveis. Para ele, a presença de carros, de

certa forma, remete a segurança por movimentar estas vias. E ressalta, vias locais são praticamente desertas. As áreas de maior conflito identificadas pelo entrevistado são: na rota diária, o trecho em declive da Av. Pres. Juscelino Kubistchek no bairro Cidade Nova; e, na rota alternativa, a rua local Roberto Moraes no bairro Santos Dumont.

Mapa 8 Síntese do percurso da entrevista 03



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

ENTREVISTA 04

Entrevistado D

Idade: 32 anos

Profissão: Pedreiro

Reside: Bairro Cidade Nova – Aracaju/SE

Trabalha em: Bairro São Conrado – Aracaju/SE

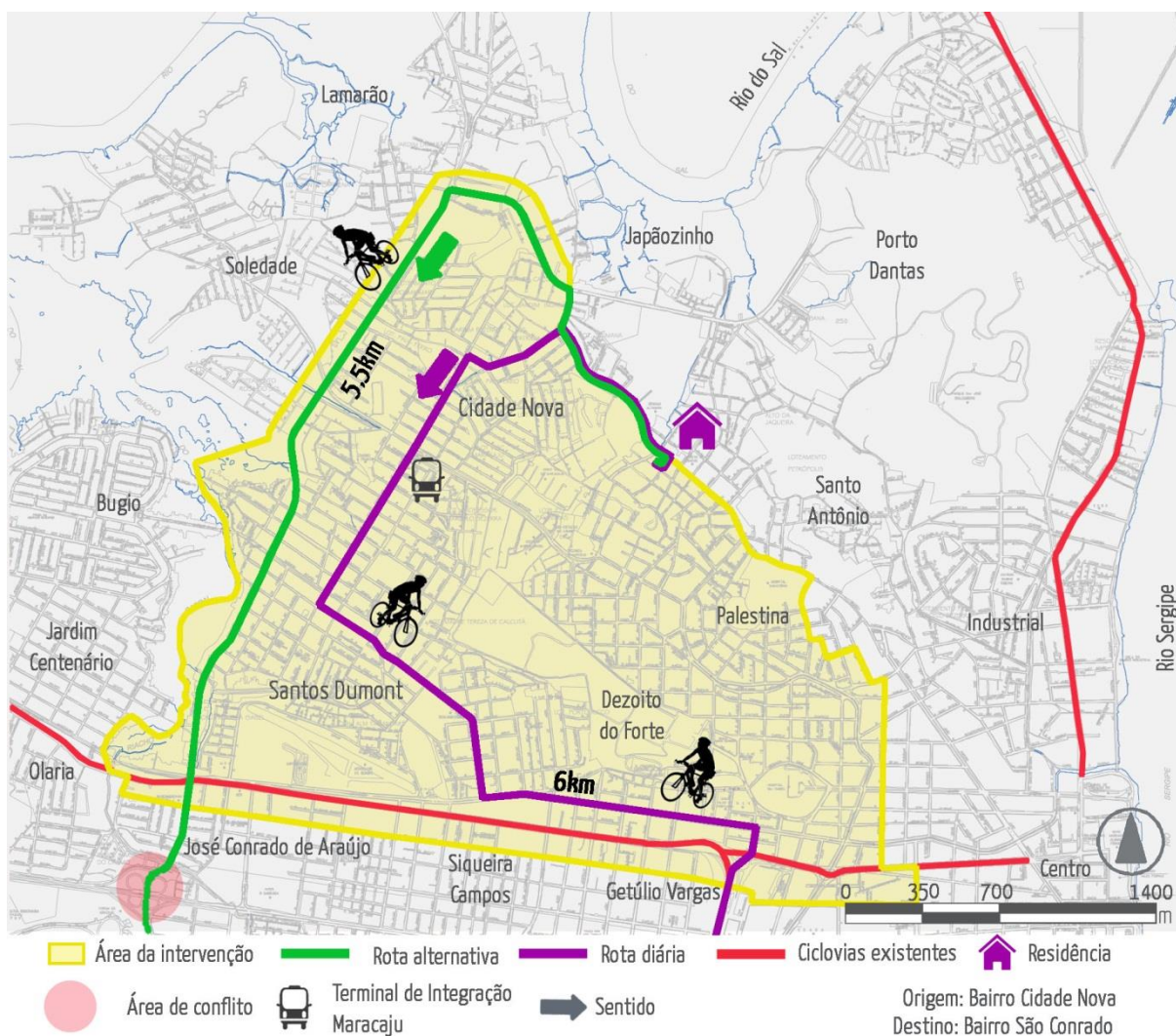
Data da entrevista: 17.09.2017

“De 01 a 10, eu daria 2 [para as ciclovias]. Estão poucas e com muitos defeitos.”

Entrevistado D, 32 anos.

O entrevistado utiliza a bicicleta diariamente para o trabalho como meio de transporte em seus deslocamentos, além de utilizá-la para o lazer. Residindo no bairro Cidade Nova, Zona Norte de Aracaju, desloca-se para o bairro São Conrado na Zona Sul da cidade por meio de dois trajetos fixos sem ciclovias: o principal, com cerca de 6 km, é caracterizado por trechos de declive; o alternativo, por sua vez, com cerca de 5 km de extensão, é um percurso plano. A área de maior conflito identificada pelo entrevistado está na rota alternativa no viaduto da saída da cidade que recebe o fluxo de entrada de veículos da BR 325.

Mapa 9 Síntese do percurso da entrevista 04



Fonte: Elaborado pelo autor, 2017.

Os entrevistados anteriormente expostos são usuários que residem na Zona Norte ou que a vivenciam constantemente em seus deslocamentos. A partir de suas percepções, foi possível reafirmar a dinâmica do espaço e conhecer rotas e pontos trazidos como áreas inseguras e que deverão ser levados em consideração na elaboração da proposta final.

Buscando diversificar o usuário e abranger um maior número de pessoas, complementando assim essas entrevistas de campo, foi desenvolvido um questionário eletrônico e disseminado em grupos de ciclistas em aplicativo de mensagens instantâneas. Os resultados serão apresentados a seguir.

Questionário eletrônico

Os grupos de pedais em Aracaju são bastante atuantes e tem tido cada vez mais adeptos. Os quais, em geral, utilizam a bicicleta como forma de lazer em dias e horários pré-determinados. Observando estes ciclistas por outra perspectiva, buscando levantar suas contribuições de conhecimento do espaço urbano e as dificuldades enfrentadas nos deslocamentos, optou-se por inseri-los no grupo dos entrevistados.

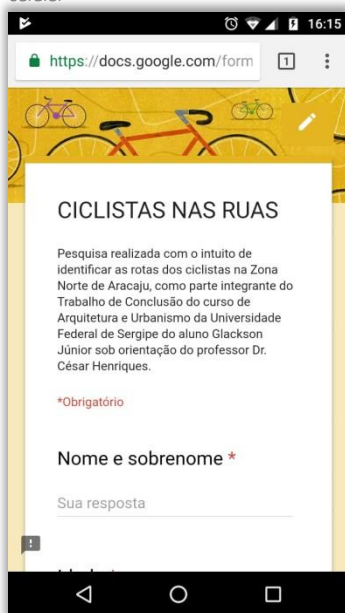
O questionário foi divulgado em dois grupos de pedais em aplicativo de mensagens instantâneas, Bike Mania e RR Bike, sendo composto por 11 questões relacionadas com o uso da bicicleta, as condições da infraestrutura em Aracaju e os trajetos realizados. A motivação em abranger ciclistas residentes em bairros de outras regiões da cidade, em geral áreas que já possuem infraestrutura ciclovária instalada, foi buscando identificar como a Zona Norte é vista perante o meio ciclístico e os motivos que levam a área a não estar tão inserida nos roteiros de pedais na cidade.

Durante o período de vigência, 12 a 18 de novembro de 2017, foram respondidos 55 questionários por

O questionário ficou disponível entre os dias 12 e 18 de novembro de 2017 através do link:

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLScTKN4dZ7x_1fRV-ppdrpeF4Abrnjo46Tnfz9RufHTIQ4UkFA/closedform. A ferramenta utilizada para a elaboração do questionário foi o Google Forms.

Figura 44 Interface do questionário pelo celular



https://docs.google.com/form

CICLISTAS NAS RUAS

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

*Obrigatório

Nome e sobrenome *

Sua resposta

Fonte: Próprio autor, 2018.

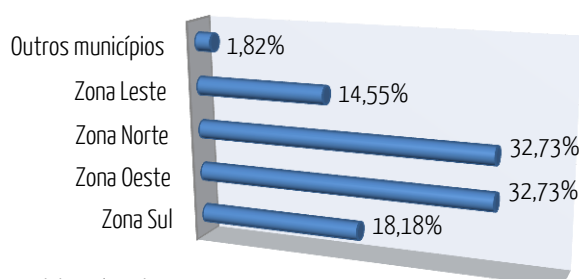
ciclistas de diversos bairros e idades distintas. O formulário aplicado nas entrevistas digitais está inserido no apêndice B.

Entre os entrevistados, o maior percentual de residentes está nos bairros das regiões Norte e Oeste, 32,73%, sendo a zona leste a área com menor número de respostas, 14,55%.

Nas fichas um dos respondentes é residente do bairro Rosa Elze, localizado no município de São Cristóvão, região metropolitana de Aracaju.

Quantidade de entrevistados por região	
Outros municípios	1
Zona Leste	8
Zona Norte	18
Zona Oeste	18
Zona Sul	10

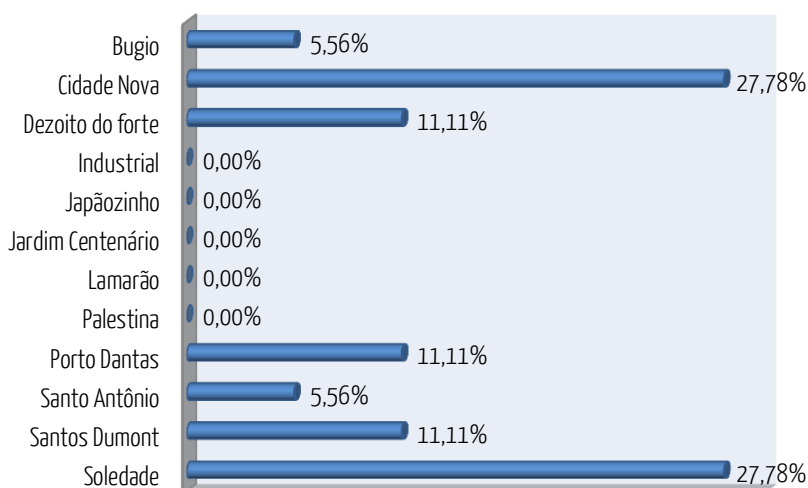
Gráfico 2 Entrevistados por região da cidade



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Como a nossa área de estudo é a zona norte, é imprescindível conhecer os bairros que compuseram estas respostas. Dentre os 12 bairros da região, seis deles foram citados: Bugio, Cidade Nova, Dezoito do Forte, Industrial, Santo Antônio e Santos Dumont.

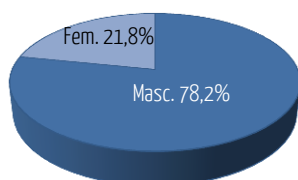
Gráfico 3 Entrevistados por bairros da Zona Norte



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Quantidade de entrevistados por região	
Bugio	5
Cidade Nova	2
Dezoito do Forte	1
Industrial	2
Japãozinho	0
Jardim Centenário	0
Lamarão	0
Palestina	0
Porto Dantas	0
Santo Antônio	2
Santos Dumont	5
Soledade	18

Gráfico 4 Entrevistados por sexo



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Nos grupos de pedais a diversidade de adeptos é bastante elevada, logo, o perfil dos respondentes não podia ser diferente. Com predominância masculina, a faixa etária varia de 14 a 65 anos, abrangendo as mais diversas profissões, de modo que a grande maioria são jovens de 18 a 29 anos.

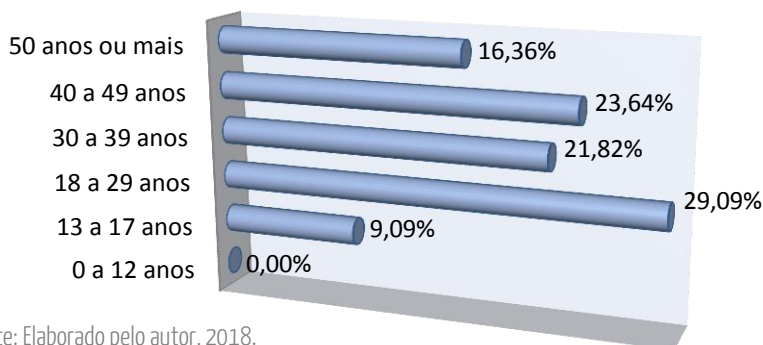
Quantidade de entrevistados por faixa etária	
0 a 12 anos	0
13 a 17 anos	5
18 a 19 anos	16
30 a 39 anos	12
40 a 49 anos	13
50 anos ou mais	9

43 dos respondentes declararam ser do sexo masculino, contra apenas 12 do sexo feminino.

Entre os interesses descritos pelos respondentes que marcaram a opção outros, estão: igreja, locomoção e mobilidade.

Quantitativo dos interesses dos entrevistados	
Compras	12
Estudo	16
Lazer/ esportes	56
Outros	10
Trabalho	44

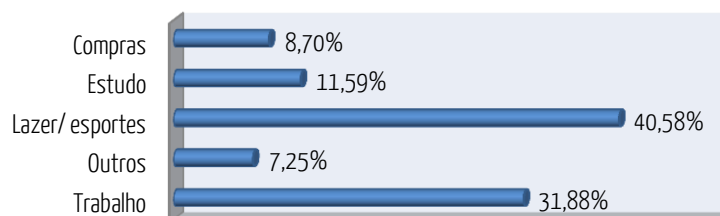
Gráfico 6 Entrevistados por faixa etária



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

O uso da bicicleta é variável de acordo com o interesse do usuário, adaptando-se para as mais diversas finalidades. Entre os respondentes, o lazer é visto como principal interesse, 40,58%, seguido pelo trabalho com 31,88%. Como já havíamos dito anteriormente, esse questionário foi enviado para grupos de pedais em aplicativos de mensagem instantânea, justificando assim o elevado interesse pelo lazer.

Gráfico 5 Interesses dos entrevistados

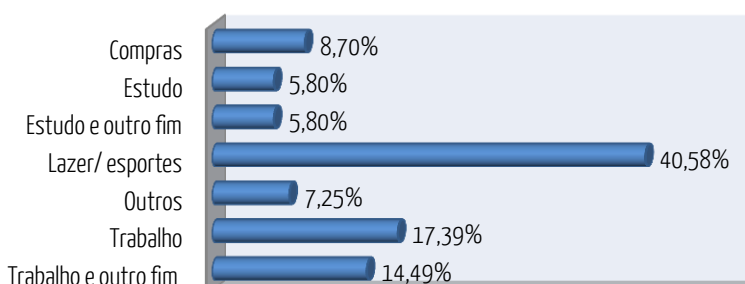


Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Como sabemos, um mesmo usuário pode ter vários interesses distintos, seja trabalho, lazer, compras, etc. Por esta razão, optamos por destrinchar o gráfico de interesses e apresentar o quantitativo de interesses diversos a fim de demonstrar a gama de opções existentes para aquelas pessoas que ainda não vem a bicicleta como instrumento de transporte.

Gráfico 7 Interesses diversos dos entrevistados

Quantitativo dos interesses diversos dos entrevistados	
Compras	12
Estudo	8
Estudo e outro fim	8
Lazer/ esportes	56
Outros	10
Trabalho	24
Trabalho e outro fim	20



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Dentre os 55 questionários respondidos, identificamos alguns comentários que merecem destaque acerca de como a Zona Norte é vista e a razão de não haver infraestrutura cicloviária na região: para a professora Bianca Buarque (53 anos – ficha 04 do questionário), a falta de investimentos é geral, mas acredita que piora nessas regiões, apesar de muitos trabalhadores utilizarem a bike para se locomover, uma vez que o fluxo maior é de transporte público; já para a estudante Anne Andrade (17 anos – ficha 25 do questionário), é “porque a região norte é vista como perigosa”. Entretanto, alguns respondentes acreditam que este descaso ocorra porque o espaço urbano da região não comporta tal infraestrutura: para o militar Marcelo Lopes (45 anos – ficha 08 do questionário), o problema está no espaços da vidas devido ao mau planejamento da mobilidade urbana; já o geólogo Jefferson Farrapo (34 anos – ficha 09 do questionário), embora não conhecedor da região, acredita ser por não haverem avenidas planejadas ou largas que permitam a instalação de ciclovias, mas acredita que pode ser criadas intervenções por “olhos de gato” como em Fortaleza.

A insegurança também é um dos fatores que afastam os ciclistas das ruas e acaba limitando o uso do espaço urbano. Cerca de 15 entrevistados citaram que preferem pedalar nos horários com menor trânsito por se sentirem mais seguros, a exemplo do técnico de telefonia Carlos (41 anos – ficha 37 do questionário) que cita como maior problema a falta de segurança no trânsito, e alerta: “Os motoristas não respeitam a gente!”. São diversas as situações apresentadas pelos entrevistados e cada uma delas levantam questões importantes que serão estudadas para elaborar a proposta de intervenção.

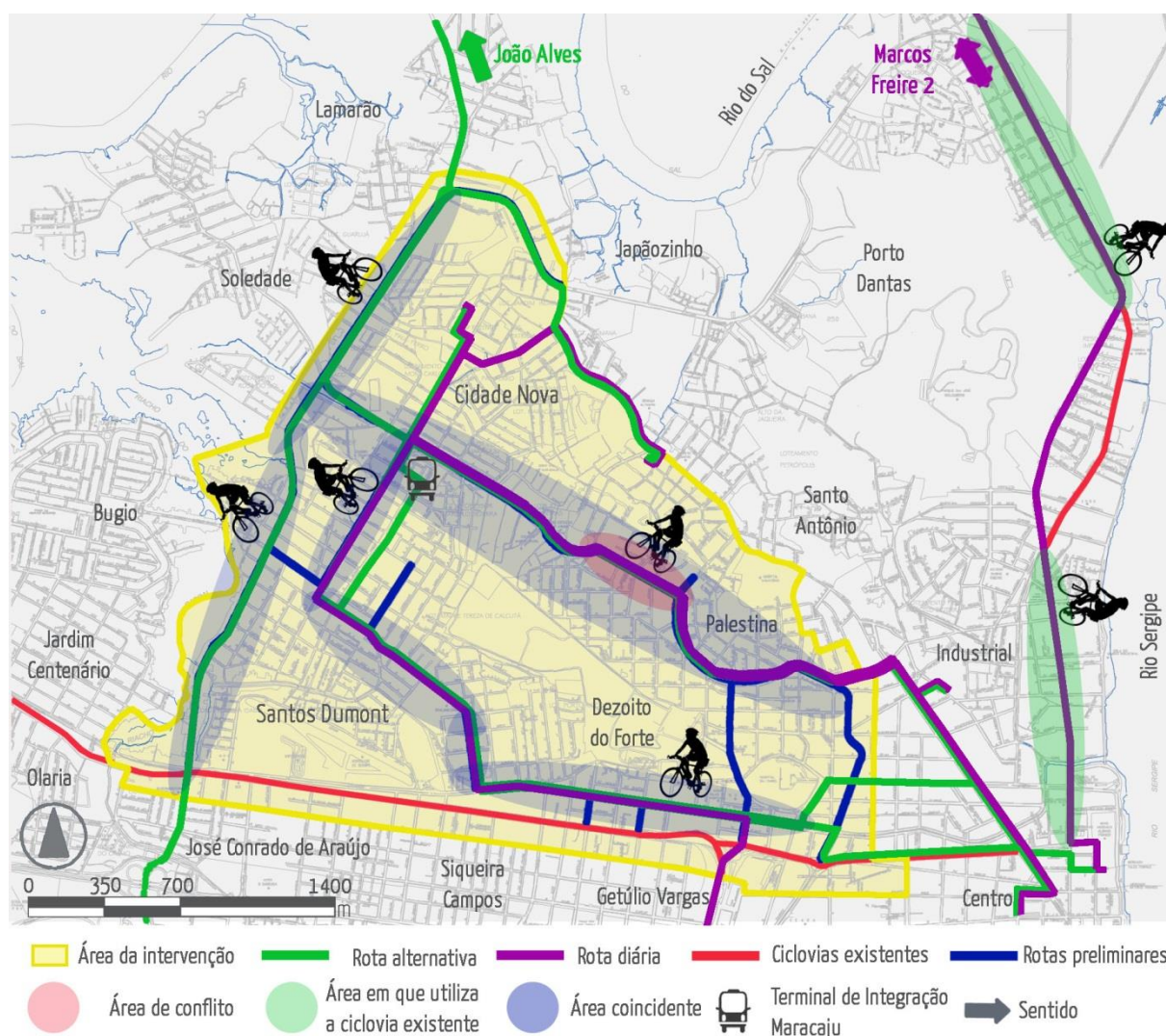
Com as entrevistas, foi possível identificar as rotas mais usuais realizadas pelos ciclistas na região norte, tomando como pontos de referência o Mercado Central e o Terminal de Integração Maracaju. Contudo, apenas 7,27% dos entrevistados souberam descrever os trajetos de modo satisfatório para a realização do mapa síntese apresentado a seguir.

A partir dos trajetos citados pelos ciclistas em seus deslocamentos pela Zona Norte de Aracaju, foram gerados mapas espacializando essas rotas mais usuais. Com o intuito de unificar essas informações e verificar se as rotas preliminares traçadas no início deste capítulo traduzem a realidade, foi gerado um mapa síntese, apresentado a seguir, sobrepondo sobre elas às rotas citadas pelos ciclistas.

Conforme demonstrado, existem alguns pontos em comum apontados pelos usuários como inseguro, a exemplo do trecho da Av. Juscelino Kubistchek apontado no mapa. Ainda que tenha sido destacado o mesmo trecho, cada ciclista tem uma visão distinta do que traz insegurança, a saber: elevado número de carros estacionado na via obstruindo uma

O mapa foi gerado com a descrição de trajetos das entrevistas de campo. A intenção inicial era elaborar mapas das rotas descritas nas entrevistas eletrônicas, entretanto, o número de respostas detalhadas que permitiam a espacialização foram muito abaixo do esperado. Grande parte dos respondentes não responderam ao questionamento e outros não entraram em detalhes.

Mapa 10 Síntese do percursos



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

das vias e forçando o ciclista a disputar o espaço restante com os carros; e, o percurso íngreme que força o usuário a descer da bicicleta e seguir a pé, empurrando-a.

A sobreposição dos percursos demonstrou que as rotas preliminares traçadas por experiência pessoal, são também as mais utilizadas pelos ciclistas que transitam na região e reafirmam a importância delas para a prática do ciclismo seguro e a necessidade urgente de intervenção.

Rede de percursos

Buscando entender a dinâmica do espaço urbano e embasar futuras propostas de intervenções na malha cicloviária da Zona Norte, desenvolveu-se o mapa de rede de percursos a partir das sínteses das entrevistas e das rotas preliminarmente traçadas.

Para a definição do tipo de infraestrutura cicloviária a ser implantado em determinado local, os fatores mais observados são o volume de veículos na via e suas velocidades permitidas, onde quanto maior a velocidade/massa e volume do tráfego, maior necessidade de segregação dos modais. Porém demais aspectos devem ser levados em consideração na **decisão de se implantar e organizar espaços cicloviários**, dentre eles: **largura das faixas, presença ou não de estacionamentos**, frequência de rotatividade dos estacionamentos, os tipos de veículos que circulam e a variação do fluxo, **quantidade de interseções**, acessos a garagens e as **inclinações das vias**. (TERAMOTO, 2008, apud NERI, 2012, p.40, grifo nosso).

Como citado pelo autor, para projetar espaços cicloviários é preciso conhecer a quantidade de interseções. Neste sentido, foram demarcadas na rede de percursos as interseções nos trajetos identificadas como cruzamentos. Os *cruzamentos* são as áreas caracterizadas pela presença ou ausência de semáforos exclusivos para o transporte motorizado, em alguns casos com conversão à direita livre e sinalização precária prejudicando a locomoção dos pedestres e ciclistas. Em algumas áreas, os ciclistas tendem a mudar de rota com o intuito de reduzir as distâncias percorridas. No geral, ocorrem nas entradas de bairros ou na busca por rotas com tráfego de carro menos intenso e regiões que passem a ideia de segurança – tanto pela heterogeneidade do uso do

solo, no caso de áreas comerciais, quanto em áreas residenciais com vias de caráter local onde as pessoas tem o hábito de ficar a porta, dando vida ao espaço público.

Mapa 11 Rede de percursos - Cruzamentos



A partir das interseções, foram identificados 11 pontos de conflito para efeito de análise.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Cruzamentos:

- C1 – Entre as Avenidas Gal. Euclides Figueiredo e Paulo Figueiredo Barreto;
- C2 – Entre as Avenidas Gal. Euclides Figueiredo e Benjamim Constant;
- C3 – Entre a Av. Juscelino Kubistchek e a Rua São Francisco de Assis;
- C4 – Entre a Av. Visconde de Maracaju e Rua Artur Fortes;
- C5 – Entre a Av. Juscelino Kubistchek e Rua do Carmo;
- C6 – Entre as Avenidas Coelho e Campos e Eng. Gentil Tavares;
- C7 – Entre a Av. São Paulo e a Rua Pará;
- C8 – Entre a Av. Maranhão e a Rua Roberto Moraes;
- C9 – Entre as Ruas Jonaldo Bonfim e Major Aureliano;
- C10 – Entre a Rua Serafim Bonfim e a Av. Gal. Euclides Figueiredo;
- C11 – Entre as Avenidas Euclides Figueiredo e Maranhão;

Locomover-se pela Cidade está passível a diversos conflitos, entretanto, a forma como estes são tratados é que deve ser repensada, afinal, priorizar o transporte ativo é de suma importância para garantir uma mobilidade urbana sustentável e inclusiva. Vasconcellos trata a natureza política dos conflitos de circulação classificando-os em dois tipos:

- O conflito físico envolvendo dois corpos tentando ocupar o mesmo espaço ao mesmo tempo. Esta é a preocupação da engenharia de tráfego tradicional;

- O conflito político, representando o interesse e as necessidades dos diferentes papéis em cada sociedade. Esta é a preocupação adicional da dimensão política do planejamento da circulação.

(VASCONCELLOS, 2012, p.47)

O autor completa o seu pensamento afirmando que a sociedade é composta por seres políticos com interesses e necessidades diferentes, logo, “pensar a dimensão política não é apenas uma nova proposta, é a única possível para uma análise consistente do uso da cidade” (VASCONCELLOS, 2012, p.47). Por esta razão, objetiva-se neste trabalho analisar as interseções da rede de percursos a fim de que possibilite a elaboração de uma proposta adequada às necessidades da sociedade e, principalmente, ao usuário que vive àquele espaço diariamente.

Cruzamentos

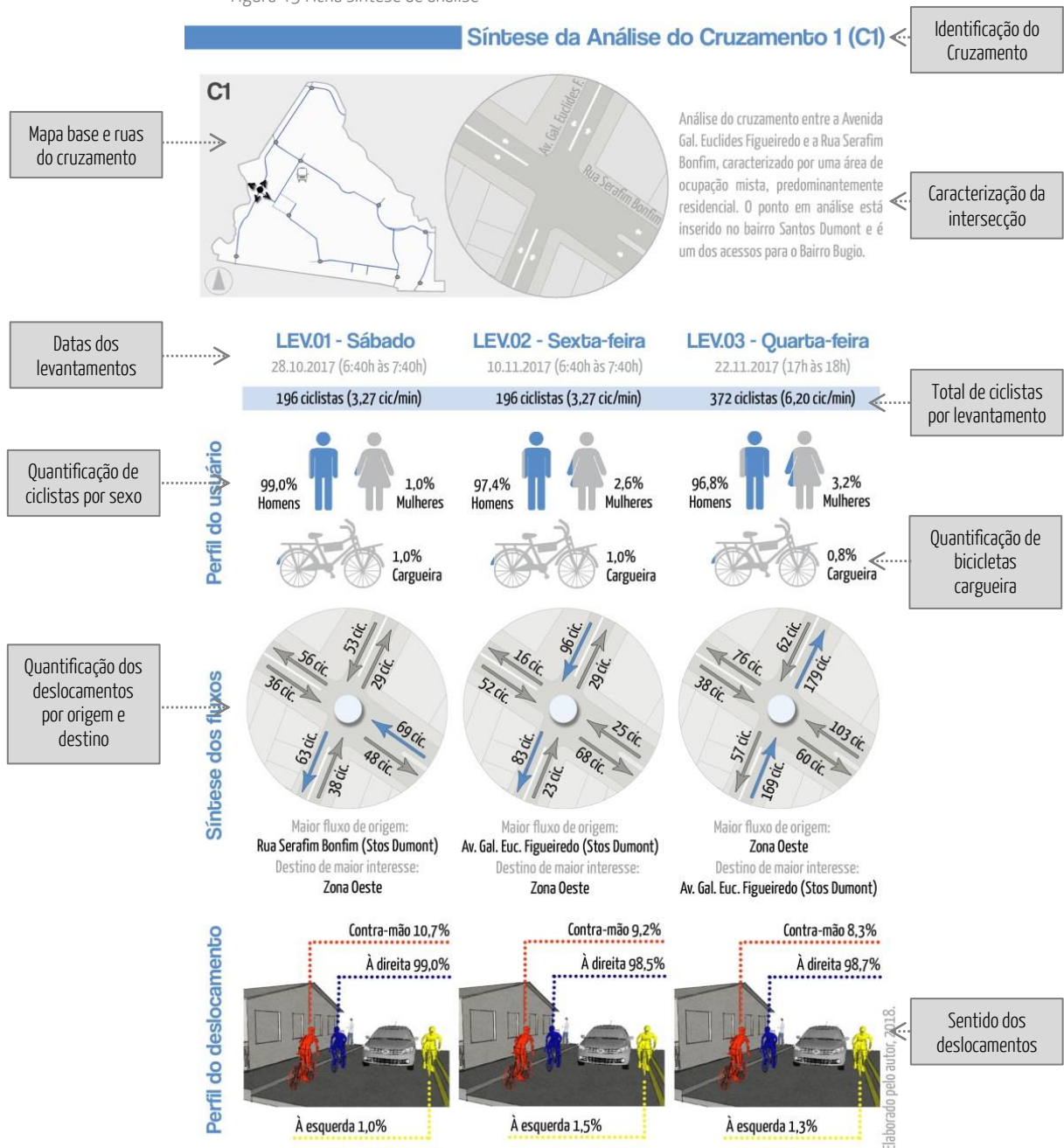
A partir da identificação e quantificação dos cruzamentos, serão realizadas as análises como forma de caracterizar cada intersecção respeitando as seguintes etapas:

- 1) *Caracterização do uso e ocupação de solo da área* – objetiva-se identificar a predominância e o tipo de serviços oferecidos na região;
- 2) *Verificação das sinalizações* – objetiva-se identificar e cadastrar o tipo de sinalização, compreendendo desde a semafórica até a horizontal, no caso de placas e etc. No tocante aos semáforos, quando couber, pretende-se entender a dinâmica urbana com o registro do tempo de abertura;
- 3) *Fluxo motorizado nas vias* – busca-se identificar como os veículos se deslocam nas intersecções, catalogando, por exemplo, os casos em que é permitida conversão a direito no sinal;
- 4) *Fluxo dos ciclistas* – vista como a etapa mais relevante, pretende-se identificar e registrar como os ciclistas se deslocam no espaço urbano. Para tal,

serão realizados levantamentos por observação para entender esta dinâmica;

- 5) *Contagem de ciclistas* – objetiva-se, a partir dos levantamentos de campo, quantificar o número de ciclistas registrados em três horários pré-determinados, escolhidos por serem momentos de maior circulação deste grupo nas vias, principalmente para ida e/ou retorno do trabalho e/ou escola. Assim sendo, serão verificados os seguintes horários:
- Dia qualquer da semana (Segunda à sexta) – 6:40 às 7:40h;
 - Dia qualquer da semana (Segunda à sexta) – 17 às 18h;
 - Sábado – 6:40 às 7:40h.

Figura 45 Ficha síntese de análise



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

A caracterização de cada intersecção, obtida através destas etapas, irão compor a ficha síntese de análise demonstrada anteriormente. As fichas completas com o detalhamento das rotas dos ciclistas por cruzamento estão inseridas no apêndice D deste trabalho.

a) *Cruzamento 1*

Este ponto refere-se ao cruzamento entre as avenidas Gal. Euclides Figueiredo e Paulo Figueiredo Barreto, localizado na interseção de três importantes bairros da Zona Norte: Cidade Nova, Soledade e Lamarão. Sendo um importante elo de ligação com o município vizinho, Nossa Senhora do Socorro, por meio da avenida Paulo Figueiredo Barreto, um dos dois únicos acessos existentes.

Em termos do uso do solo, a região é composta em sua maior parte por residências com até dois pavimentos, sendo o comércio concentrado ao longo da Avenida Paulo Figueiredo. A interseção ocorre por meio de uma grande rotatória, sem nenhum tipo de sinalização, onde o simples ato de atravessar, enquanto pedestre e ciclista, é dificultado por conta do alto fluxo de carros, motocicletas e ônibus. Diversas ruas culminam nesta rotatória e pela ausência de sinalização, a prioridade acaba sendo do transporte motorizado que circula em alta velocidade.

Durante as três horas de levantamento, em dias distintos, foram contabilizados 801 ciclistas, dos quais 98,6% são homens e apenas 2,4% são mulheres. A maior parte deles circula na faixa direita da via, 94,63%, e o número de usuários na contramão é de 22,2%.

Figura 46 Visão geral do Cruzamento 01 entre as Av. Gal. Euclides Figueiredo e Paulo Fig. Barreto



Fonte: Próprio autor, 2017.

Síntese da Análise do Cruzamento 1 (C1)



Análise da interseção entre a Avenida Gal. Euclides Figueiredo e a Av. Paulo Figueiredo Barreto, caracterizada por uma área de ocupação mista, predominantemente residencial. O ponto em análise está inserido no bairro Soledade, sendo o principal acesso ao Bairro Lamarão pela capital, assim como um dos acessos para o Bairro Japãozinho.

LEV.01 - Quarta-feira

13.09.2017 (17h às 18h)

258 ciclistas (4,30 cic/min)

LEV.02 - Sexta-feira

15.09.2017 (6:40h às 7:40h)

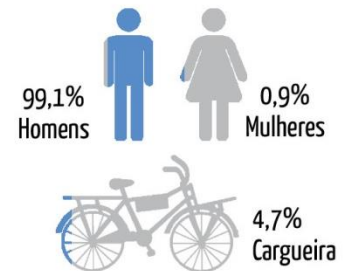
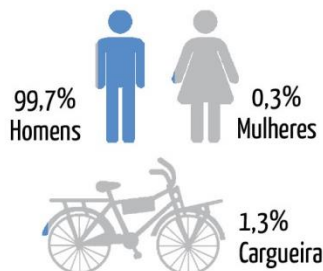
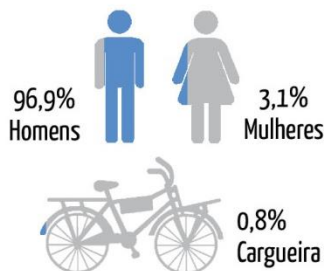
310 ciclistas (5,17 cic/min)

LEV.03 - Sábado

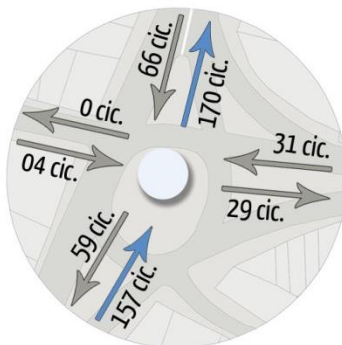
16.09.2017 (6:40h às 7:40h)

233 ciclistas (3,88 cic/min)

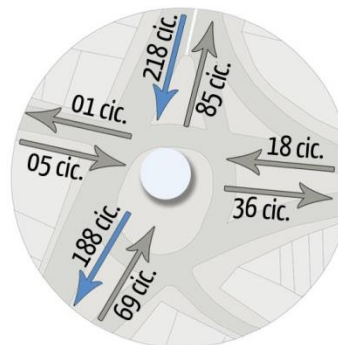
Perfil do usuário



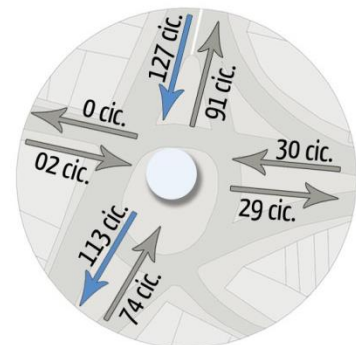
Síntese dos fluxos



Maior fluxo de origem:
Av. Gal. Euc. Figueiredo (Stos Dumont)
Destino de maior interesse:
Av. Paulo Figueiredo Barreto (Lamarão)

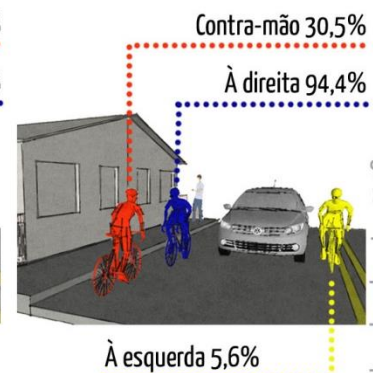
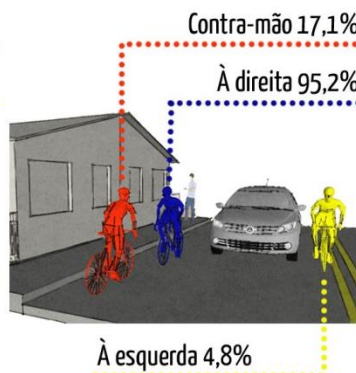


Maior fluxo de origem:
Av. Paulo Figueiredo Barreto (Lamarão)
Destino de maior interesse:
Av. Gal. Euc. Figueiredo (Stos Dumont)



Maior fluxo de origem:
Av. Paulo Figueiredo Barreto (Lamarão)
Destino de maior interesse:
Av. Gal. Euc. Figueiredo (Stos Dumont)

Perfil do deslocamento



Elaborado pelo autor, 2018.

b) Cruzamento 2

Este ponto refere-se ao cruzamento entre as avenidas Gal. Euclides Figueiredo e Benjamin Constant, localizado na interseção de três bairros da Zona Norte: Cidade Nova, Soledade e Santos Dumont. Sendo o único acesso ao bairro Soledade.

Em termos do uso do solo, a região é composta em sua maior parte por residências com até dois pavimentos, entretanto, na interseção o comércio é predominante com presença de materiais de construção, churrascaria e posto de gasolina. A interseção não apresenta nenhum tipo de sinalização corroborando para a ocorrência de acidentes, situação comum na área. Atravessar neste ponto é bastante complicado pelo elevado fluxo de veículos motorizados (carros, motocicletas e ônibus), colocando em risco a segurança de pedestres e ciclistas. O tráfego de ciclistas na região é bastante elevado, principalmente por conta da Avenida Gal. Euclides Figueiredo que recebe o fluxo proveniente da Zona Oeste da cidade.

Durante as três horas de levantamento, em dias distintos, foram contabilizados 1155 ciclistas, dos quais 97,2% são homens e apenas 2,8% são mulheres. Todos os ciclistas circularam na faixa direita da via e o número de usuários na contramão é de 18,1%.

Figura 47 Visão geral do cruzamento entre as Av. Gal. Euclides Figueiredo e Benjamin Constant



Fonte: Próprio autor, 2017.

Síntese da Análise do Cruzamento 2 (C2)



Análise da interseção entre as Avenidas Gal. Euclides Figueiredo e Benjamin Constant, caracterizada por uma área de ocupação mista, predominantemente comercial, com destaque para o posto de gasolina no entrocamento. O ponto em análise está inserido no bairro Soledade, sendo o principal acesso ao Bairro Lamarão e Soledade pela capital.

LEV.01 - Sábado

14.10.2017 (6:40h às 7:40)

274 ciclistas (4,57 cic/min)

LEV.02 - Sexta-feira

06.11.2017 (6:40h às 7:40h)

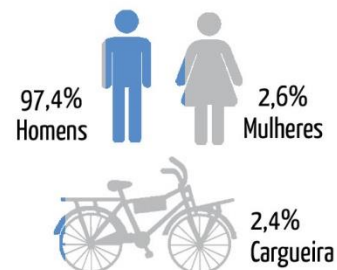
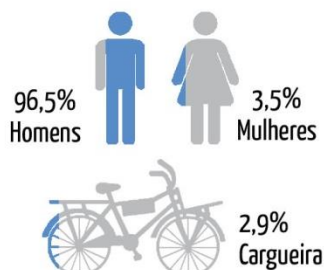
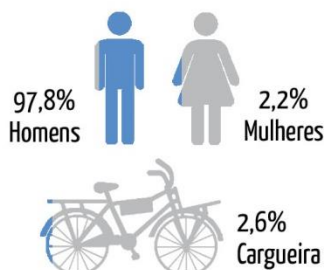
376 ciclistas (6,27 cic/min)

LEV.03 - Sábado

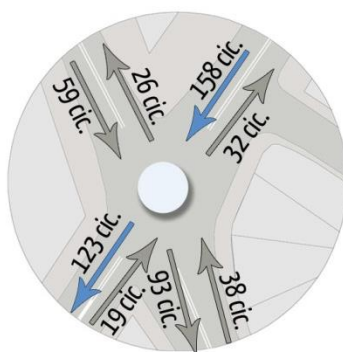
13.11.2017 (17h às 18h)

505 ciclistas (8,42 cic/min)

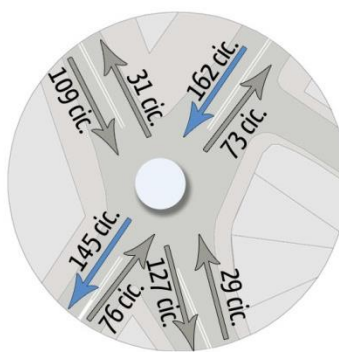
Perfil do usuário



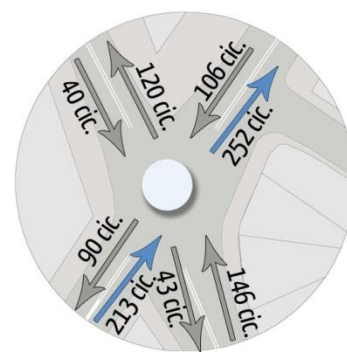
Síntese dos fluxos



Maior fluxo de origem:
Av. Gal. Euc. Figueiredo (Soledade)
Destino de maior interesse:
Av. Gal. Euc. Figueiredo (Stos Dumont)

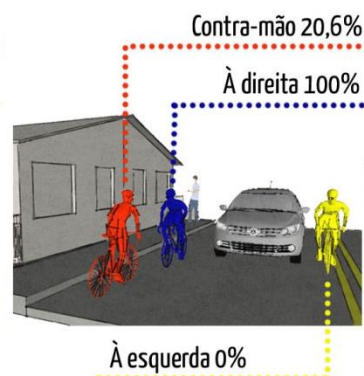
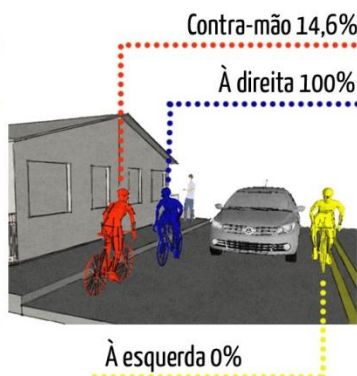
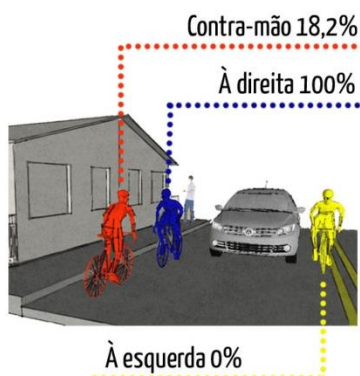


Maior fluxo de origem:
Av. Gal. Euc. Figueiredo (Soledade)
Destino de maior interesse:
Av. Gal. Euc. Figueiredo (Stos Dumont)



Maior fluxo de origem:
Av. Gal. Euc. Figueiredo (Stos Dumont)
Destino de maior interesse:
Av. Gal. Euc. Figueiredo (Soledade)

Perfil do deslocamento



Elaborado pelo autor, 2018.

c) *Cruzamento 3*

Este ponto refere-se ao cruzamento entre a Avenida Pres. Juscelino Kubistchek e a Rua São Francisco de Assis, localizado na interseção dos bairros Cidade Nova e Santos Dumont. Esta interseção contempla o Terminal de Integração de Transporte Público Coletivo Maracaju, sendo uma área com grandes conflitos urbanos.

Em termos do uso do solo, a região é predominantemente comercial nas ruas principais e, nas ruas secundárias predominam as residências térreas, mas é comum a presença de ocupações mistas. A interseção não está adequadamente sinalizada e dispõe de semáforos com quatro tempos de acionamento de 20 segundos cada, porém não há margem de tempo para a travessia segura dos pedestres e ciclistas. A prioridade é do transporte motorizado em decorrência do alto fluxo de veículos, principalmente pela entrada e saída de ônibus do terminal de integração. O tráfego de ciclistas na região é bastante elevado, principalmente pelo grande número de escolas no entorno e pelo fato do forte comércio na Rua São Francisco de Assis.

Durante as três horas de levantamento, em dias distintos, foram contabilizados 665 ciclistas, dos quais 97,3% são homens e apenas 2,7% são mulheres. A maior parte deles circula na faixa direita da via, 92,75%, e o número de usuários na contramão é consideravelmente elevado, 37,8%.

Figura 48 Visão geral do cruzamento entre a Av. Juscelino Kubistchek e a Rua São Francisco de Assis



Fonte: Próprio autor, 2017.

Síntese da Análise do Cruzamento 3 (C3)



Análise do cruzamento entre a Avenida Pres. Juscelino Kubistchek e a Rua São Francisco de Assis, caracterizado por uma área de ocupação predominantemente comercial. O ponto em análise está inserido no bairro Santos Dumont e é o elo de ligação com o Terminal de Integração (transporte público coletivo) Maracaju.

LEV.01 - Sábado

05.08.2017 (6:40h às 7:40h)

139 ciclistas (2,32 cic/min)

LEV.02 - Quinta-feira

10.08.2017 (17h às 18h)

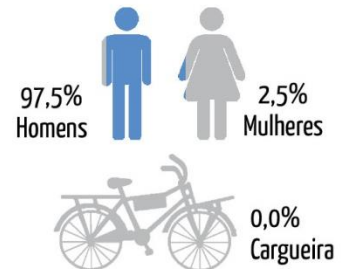
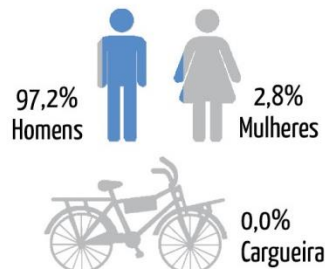
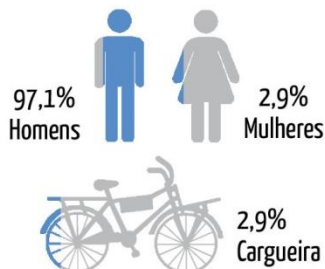
285 ciclistas (4,75 cic/min)

LEV.03 - Quarta-feira

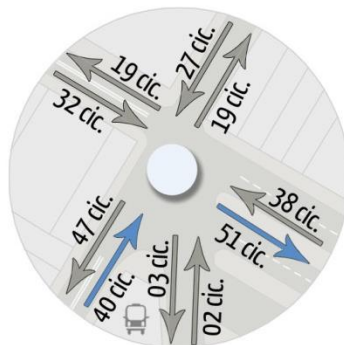
11.08.2017 (6:40h às 7:40h)

238 ciclistas (3,97 cic/min)

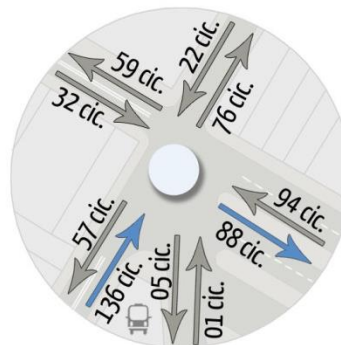
Perfil do usuário



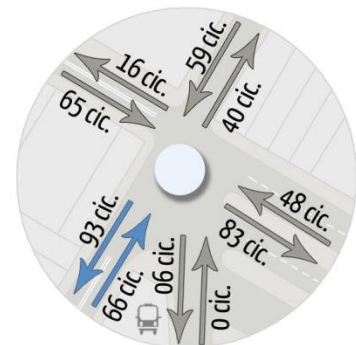
Síntese dos fluxos



Maior fluxo de origem:
Rua S. Francisco de Assis (Stos Dumont)
Destino de maior interesse:
Av. Juscelino Kubistchek (18 do Forte)

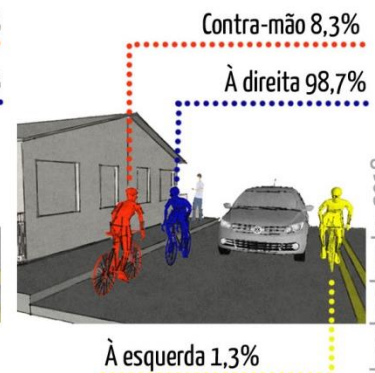
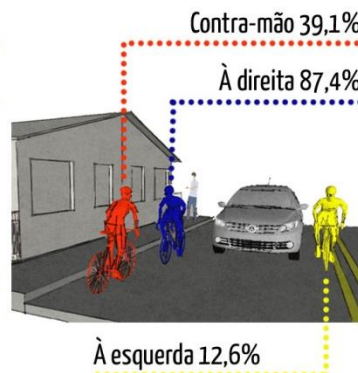
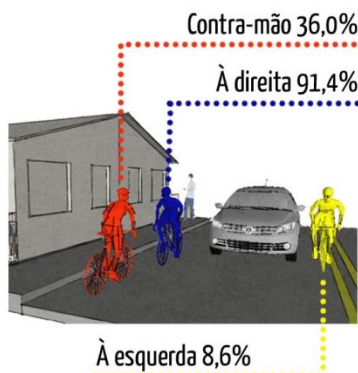


Maior fluxo de origem:
Rua S. Francisco de Assis (Stos Dumont)
Destino de maior interesse:
Av. Juscelino Kubistchek (18 do Forte)



Maior fluxo de origem:
Rua S. Francisco de Assis (Stos Dumont)
Destino de maior interesse:
Rua S. Francisco de Assis (Stos Dumont)

Perfil do deslocamento



Elaborado pelo autor, 2018.

d) *Cruzamento 4*

Este ponto refere-se ao cruzamento entre a Avenida Visconde de Maracaju e a Rua Artur Fortes, localizado na interseção entre os bairros Cidade Nova , Dezoito do Forte e Palestina. Sendo um dos principais acessos para o Hospital Universitário localizado no bairro Santo Antônio.

Em termos do uso do solo, a região é predominantemente comercial nas ruas principais e, nas ruas secundárias predominam as residências térreas, mas é comum a presença de ocupações mistas. Interseção do tipo “Y” caracterizada por vias largas com canal pluvial central. A prioridade é do transporte motorizado em decorrência do alto fluxo de veículos, não havendo sequer faixa de pedestre para a travessia segura. O tráfego de ciclistas na região é considerável, entretanto, por se tratar de uma área com declive elevado, alguns usuários evitam passar por este trecho uma vez que necessitam descer da bicicleta e seguir empurrando-a.

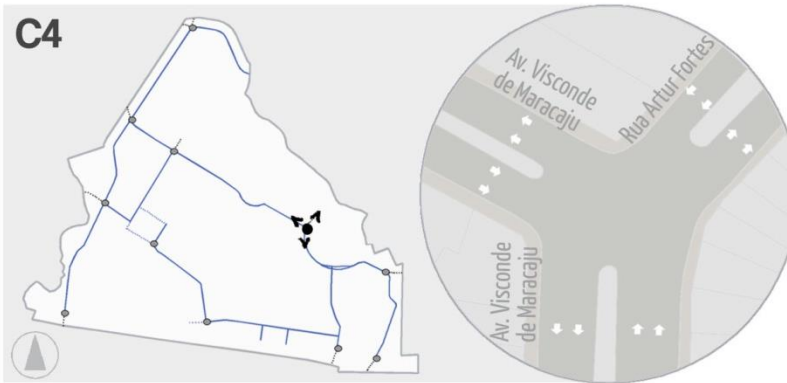
Durante as três horas de levantamento, em dias distintos, foram contabilizados 519 ciclistas, dos quais 97,3% são homens e apenas 2,7% são mulheres. A maior parte deles circula na faixa direita da via, 94,41%, e o número de usuários na contramão é de 6,7%.

Figura 49 Visão geral do cruzamento entre a Av. Visconde de Maracaju e Rua Artur Fortes



Fonte: Próprio autor, 2017.

C4



Análise da interseção entre a Avenida Visconde de Maracaju e a Rua Artur Fortes, caracterizada por uma área de ocupação mista, predominantemente comercial. O ponto em análise está inserido no bairro Dezoito do Forte é uma das principais rotas para a Zona Leste da cidade.

LEV.01 - Sábado

07.10.2017 (6:40h às 7:40h)

116 ciclistas (1,93 cic/min)

LEV.02 - Quinta-feira

19.10.2017 (6:40h às 7:40h)

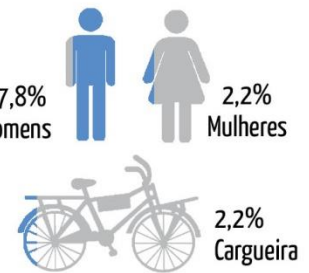
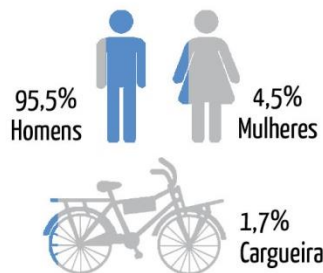
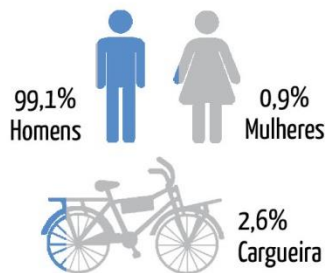
177 ciclistas (2,95 cic/min)

LEV.03 - Quarta-feira

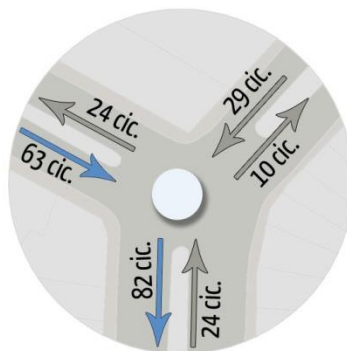
25.10.2017 (17h às 18h)

226 ciclistas (3,77 cic/min)

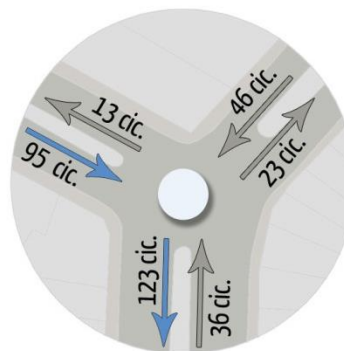
Perfil do usuário



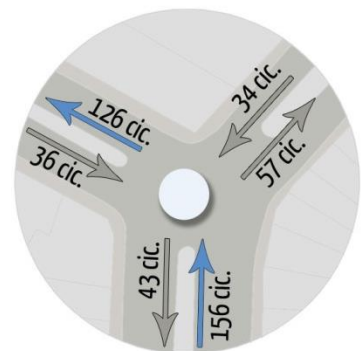
Síntese dos fluxos



Maior fluxo de origem:
Av. Juscelino Kubistchek (Cidade Nova)
Destino de maior interesse:
Av. Visconde de Maracaju (18 do Forte)

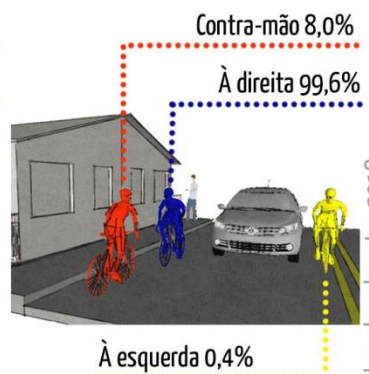
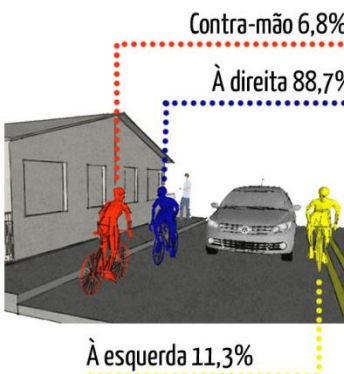
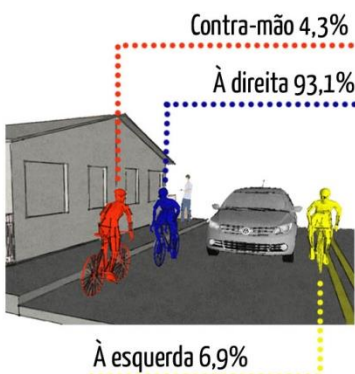


Maior fluxo de origem:
Av. Juscelino Kubistchek (Cidade Nova)
Destino de maior interesse:
Av. Visconde de Maracaju (18 do Forte)



Maior fluxo de origem:
Av. Visconde de Maracaju (18 do Forte)
Destino de maior interesse:
Av. Juscelino Kubistchek (Cidade Nova)

Perfil do deslocamento



Elaborado pelo autor, 2018.

e) *Cruzamento 5*

Este ponto refere-se ao cruzamento entre a Avenida Pres. Juscelino Kubistchek e a Rua do Carmo, localizado na interseção entre os bairros Dezoito do Forte e Santo Antônio. Sendo um dos principais acessos ao centro da capital para os moradores da Zona Norte.

Em termos do uso do solo, a região é composta por edificações mistas, predominantemente comerciais, com a presença de instituições de ensino no entroncamento. A interseção é caracterizada por vias largas com canal pluvial central, sem semáforo, cuja prioridade é o transporte motorizado, com faixas de pedestres pontuais que não atendem adequadamente a necessidade da população. Aos sábados, o trânsito da Av. Pres. Juscelino Kubistchek no sentido Zona Norte é desviado para dar lugar à feira livre, por esta razão, o número de ciclistas é bem menor que nos outros dias conforme levantamento realizado.

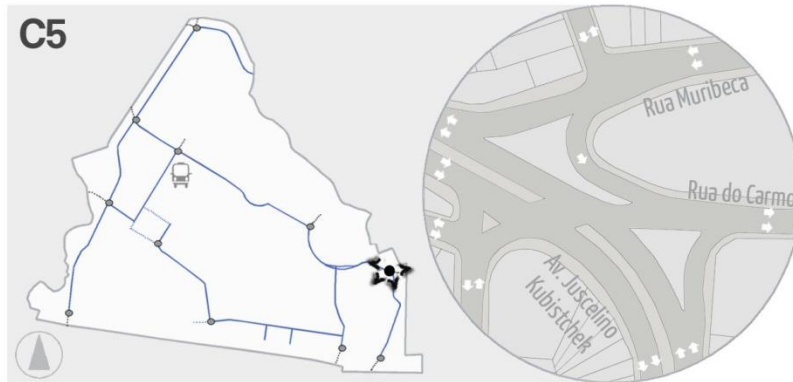
Durante as três horas de levantamento, em dias distintos, foram contabilizados 655 ciclistas, dos quais 97,7% são homens e apenas 2,3% são mulheres. A maior parte deles circula na faixa direita da via, 77,1%, e o número de usuários na contramão é de 12,1%.

Figura 50 Visão geral do cruzamento entre a Av. Juscelino Kubistchek e a Rua do Carmo em dia de feira livre (sábado)



Fonte: Próprio autor, 2017.

Síntese da Análise do Cruzamento 5 (C5)



Análise da interseção entre a Avenida Juscelino Kubistchek e a Rua do Carmo, caracterizada por uma área de ocupação mista, predominantemente comercial. O ponto em análise está inserido no bairro Santo Antônio, sendo um importante elo de ligação com a área central da capital sergipana.

LEV.01 - Terça

17.10.2017 (6:40h às 7:40h)

218 ciclistas (3,63 cic/min)

LEV.02 - Sábado

21.10.2017 (6:40h às 7:40h)

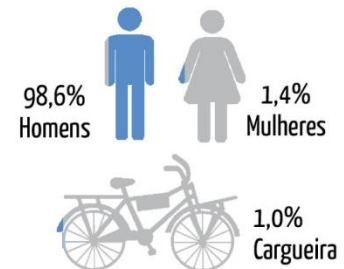
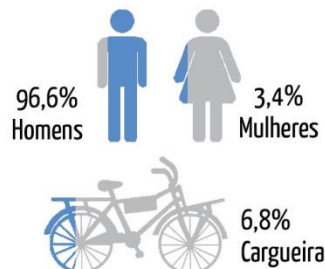
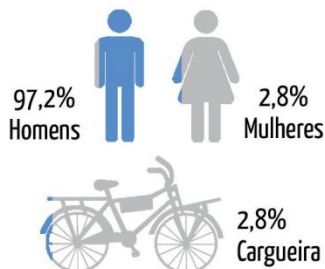
146 ciclistas (2,43 cic/min)

LEV.03 - Terça

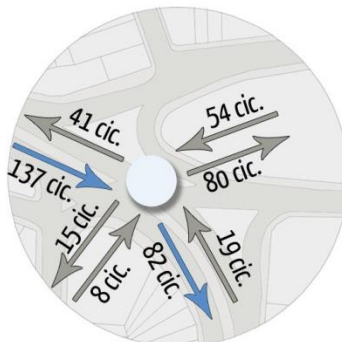
14.11.2017 (17h às 18h)

291 ciclistas (4,85 cic/min)

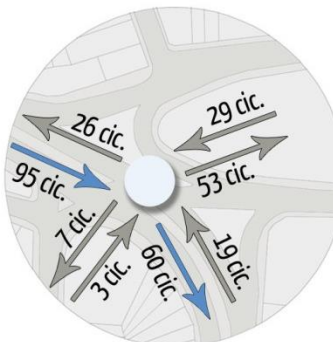
Perfil do usuário



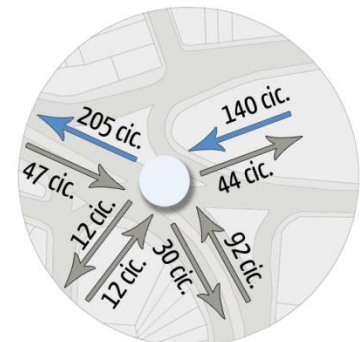
Síntese dos fluxos



Maior fluxo de origem:
Av. Juscelino Kubistchek (18 do Forte)
Destino de maior interesse:
Av. Juscelino Kubistchek (Sto Antônio)

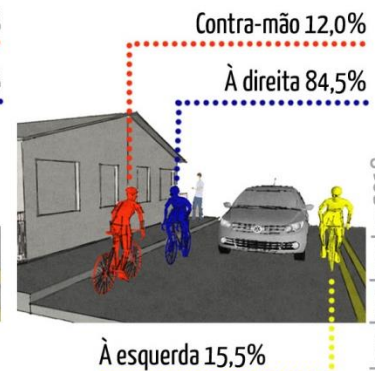
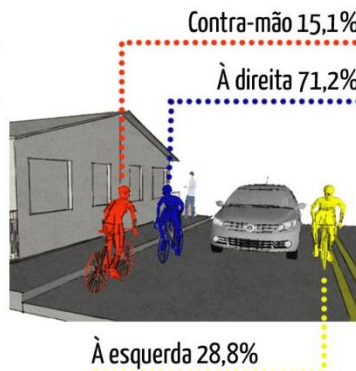
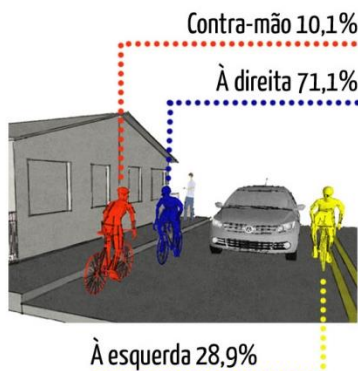


Maior fluxo de origem:
Av. Juscelino Kubistchek (18 do Forte)
Destino de maior interesse:
Av. Juscelino Kubistchek (Sto Antônio)



Maior fluxo de origem:
Rua Muribeca (Santo Antônio)
Destino de maior interesse:
Av. Juscelino Kubistchek (18 do Forte)

Perfil do deslocamento



Elaborado pelo autor, 2018.

f) *Cruzamento 6*

Este ponto refere-se ao cruzamento entre as Avenidas Gentil Tavares e Coelho e Campos, localizado na interseção entre os bairros Centro, Dezoito do Forte e Santo Antônio. Sendo um importante elo com a região central da capital sergipana.

Em termos do uso do solo, a região é predominantemente comercial com a presença de instituições públicas, posto de gasolina e concessionária veicular. A interseção é caracterizada por uma rotatória, com sinalização semafórica adequada, porém priorizando o transporte motorizado. A ciclovia central existente corta o cruzamento no sentido leste – oeste, mas não dispõe de ligação no eixo norte – sul, de modo que os ciclistas são forçados a andar na via, sendo que, em alguns casos, acaba sendo opcional por conta da falta de manutenção nas ciclovias existentes.

Durante as três horas de levantamento, em dias distintos, foram contabilizados 671 ciclistas, dos quais 95,8% são homens e apenas 4,2% são mulheres. A maior parte deles circula na faixa direita da via, 87,18%, e o número de usuários na contramão é de 5,8%. Ainda que exista ciclovia no cruzamento, apenas 40,54% dos adeptos à bicicleta estão utilizando-as. Em contrapartida, quando analisamos os deslocamentos realizados no sentido da infraestrutura projetada, dentre os 300 usuários contabilizados nesta direção, 70,33% utilizam as ciclovias.

Figura 51 Visão geral do cruzamento entre as Avenidas Coelho e Campos e Eng. Gentil Tavares



Fonte: Próprio autor, 2017.

Síntese da Análise do Cruzamento 6 (C6)



Análise da interseção entre as Avenidas Coelho e Campos e Eng^o. Gentil Tavares, caracterizada por uma área de ocupação mista, predominantemente comercial. O ponto em análise está inserido no bairro Getúlio Vargas, sendo um importante elo de ligação com a área central da capital sergipana.

LEV.01 - Sexta

08.09.2017 (6:40h às 7:40)

217 ciclistas (3,62 cic/min)

LEV.02 - Quarta

01.11.2017 (17h às 18h)

251 ciclistas (4,18 cic/min)

LEV.03 - Sábado

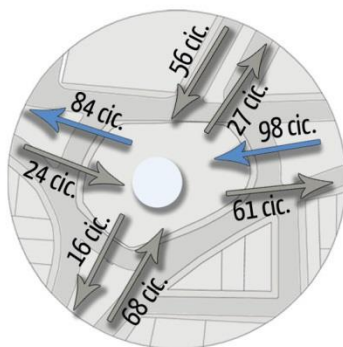
16.06.2018 (6:40h às 7:40h)

203 ciclistas (3,38 cic/min)

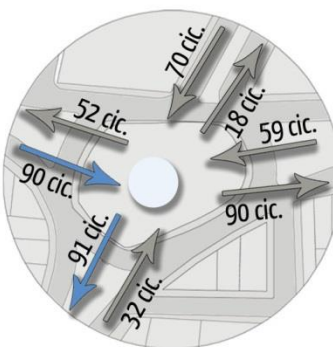
Perfil do usuário



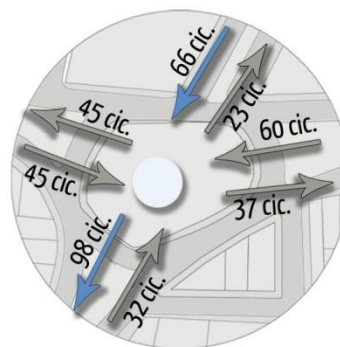
Síntese dos fluxos



Maior fluxo de origem:
Av. Coelho e Campos (Centro)
Destino de maior interesse:
Av. São Paulo (Siqueira Campos)

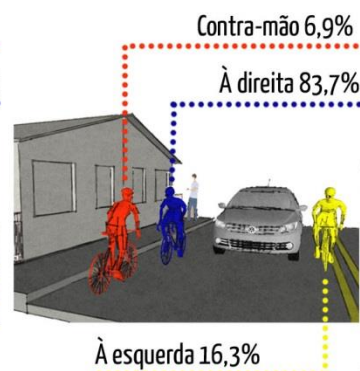
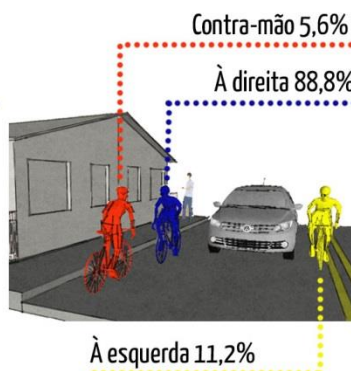
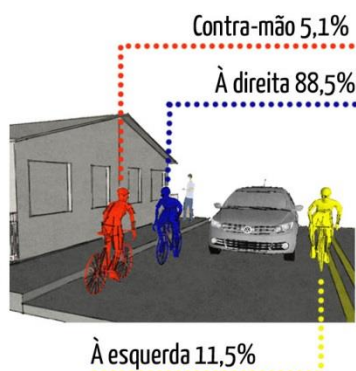


Maior fluxo de origem:
Av. São Paulo (Siqueira Campos)
Destino de maior interesse:
Av. Eng. Gentil Tavares (Getúlio Vargas)



Maior fluxo de origem:
Av. Juscelino Kubistchek (Santo Antônio)
Destino de maior interesse:
Av. Eng. Gentil Tavares (Getúlio Vargas)

Perfil do deslocamento



Elaborado pelo autor, 2018.

g) Cruzamento 7

Este ponto refere-se ao cruzamento entre a Avenida São Paulo e a Rua Pará, localizado na interseção entre os bairros Centro, Dezoito do Forte e Getúlio Vargas. Sendo um importante elo entre as zonas Norte e Oeste da capital sergipana.

Em termos do uso do solo, a região é predominantemente comercial com a presença de lojas veiculares no entorno estando as residências localizadas nas ruas secundárias. A interseção é caracterizada por uma rotatória, com sinalização insuficiente que prioriza o transporte motorizado. A infraestrutura ciclovitária existente é composta por ciclovias central e lateral com blocos de concreto, de modo que as suas conexões não estão sinalizadas adequadamente. Por obrigar o ciclista a circular na rotatória, muitos usuários acabam transitando na via de carros, entrando em choque com os interesses dos motoristas. A ciclovia lateral margeia as ruínas da antiga estação ferroviária de Aracaju, o que acaba contribuindo para a insegurança dos ciclistas e pedestres na região.

Durante as três horas de levantamento, em dias distintos, foram contabilizados 998 ciclistas, dos quais 96,4% são homens e apenas 3,6% são mulheres. A maior parte deles circula na faixa direita da via, 89,58%, e o número de usuários na contramão é de 8,3%. Ainda que exista ciclovia no cruzamento, apenas 50,6% dos adeptos à bicicleta estão utilizando-as. Quando analisamos os deslocamentos realizados no sentido da infraestrutura projetada, dentre os 771 usuários contabilizados nesta direção, apenas 50,6% utilizam as ciclovias.

Figura 52 Visão geral do cruzamento entre a Av. São Paulo e a Rua Pará



Fonte: Próprio autor, 2017.

Síntese da Análise do Cruzamento 7 (C7)



Análise da interseção entre a Avenida São Paulo e a Rua Pará, caracterizada por uma área de ocupação mista, predominantemente comercial. O ponto em análise está inserido no bairro Getúlio Vargas sendo um importante elo de ligação entre as Zonas Oeste e Leste da cidade.

LEV.01 - Quarta

18.10.2017 (6:40h às 7:40h)

334 ciclistas (5,57 cic/min)

LEV.02 - Sexta

17.11.2017 (17h às 18h)

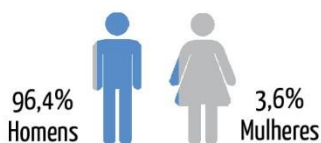
363 ciclistas (6,05 cic/min)

LEV.03 - Sábado

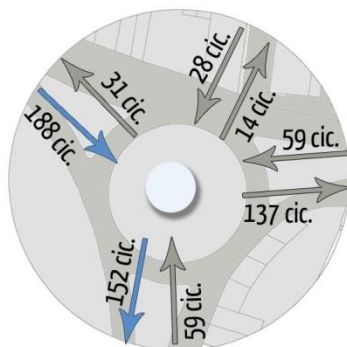
09.06.2018 (6:40h às 7:40h)

301 ciclistas (5,02 cic/min)

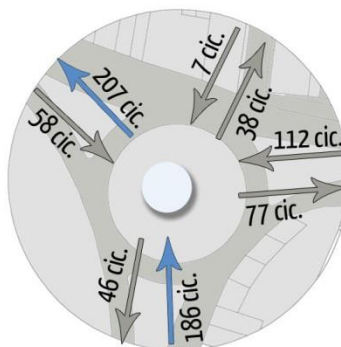
Perfil do usuário



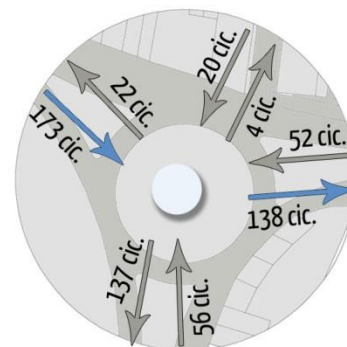
Síntese dos fluxos



Maior fluxo de origem: Av. São Paulo (Siqueira Campos)
Destino de maior interesse: Av. Augusto Franco (Siqueira Campos)

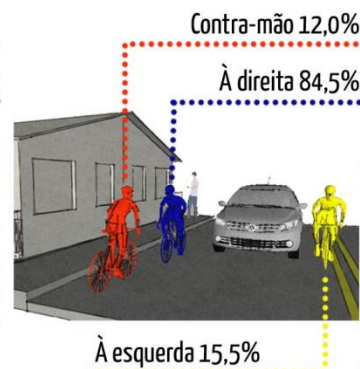
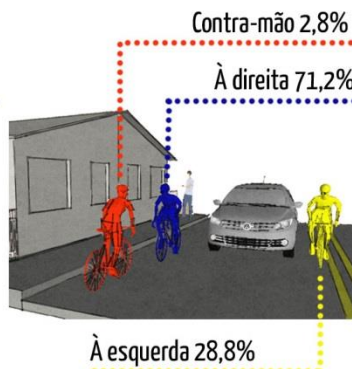
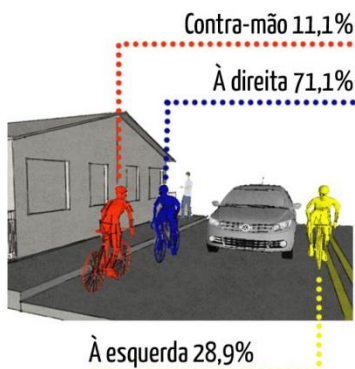


Maior fluxo de origem: Av. Augusto Franco (Siqueira Campos)
Destino de maior interesse: Av. São Paulo (Siqueira Campos)



Maior fluxo de origem: Av. São Paulo (Siqueira Campos)
Destino de maior interesse: Av. Coelho e Campos (Getúlio Vargas)

Perfil do deslocamento



Elaborado pelo autor, 2018.

h) Cruzamento 8

Este ponto refere-se ao cruzamento entre a Avenida Maranhão e Rua Roberto Morais, localizado na interseção entre os bairros Dezoito do Forte e Santos Dumont. Sendo um importante elo entre as zonas Norte e Oeste da capital sergipana.

Em termos do uso do solo, a região é predominantemente residencial com a presença de ocupações mistas, sendo o comércio mais forte ao longo da Avenida Maranhão. Interseção do tipo “T” com sinalização semafórica, caracterizada por vias largas com canteiro central. O acesso ao bairro Santos Dumont se dá por meio de uma via com duas faixas de circulação e passeio com dimensões inadequadas que comprometem a segurança de pedestres e ciclistas. Paralelo à Avenida Maranhão está instalada a ciclovia da Avenida São Paulo, entretanto, por não haver conexão com a Roberto Morais, os ciclistas optam por trafegar na via disputando o espaço com o tráfego de veículos que é bastante elevado na região, agravado pelo elevado número de carros estacionados no acostamento.

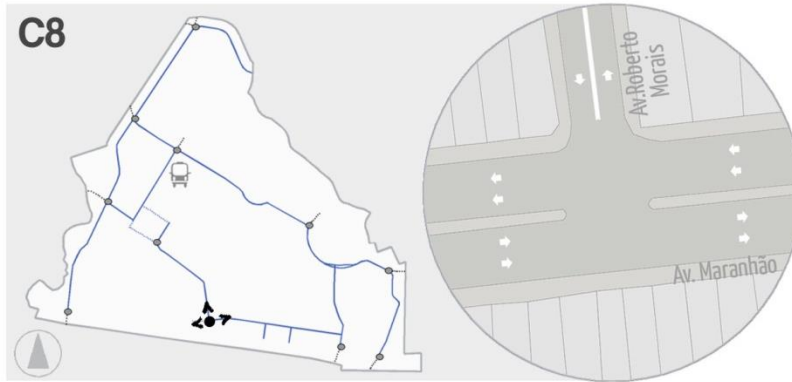
Durante as três horas de levantamento, em dias distintos, foram contabilizados 681 ciclistas, dos quais 97,9% são homens e apenas 2,1% são mulheres. A maior parte deles circula na faixa direita da via, 96,92%, e o número de usuários na contramão é de 5,0%.

Figura 53 Visão geral do cruzamento da Avenida Maranhão e a Rua Roberto Morais



Fonte: Próprio autor, 2017.

Síntese da Análise do Cruzamento 8 (C8)



Análise do cruzamento entre a Avenida Maranhão e a Rua Roberto Morais, caracterizado por uma área de ocupação mista, predominantemente residencial. O ponto em análise está inserido no bairro Santos Dumont limitando-se com o bairro Dezoito do Forte, sendo um dos acessos principais para os usuários que vem da Zona Oeste e Leste da cidade.

LEV.01 - Quarta-feira

01.11.2017 (6:40h às 7:40h)

312 ciclistas (5,20 cic/min)

LEV.02 - Sábado

18.11.2017 (6:40h às 7:40h)

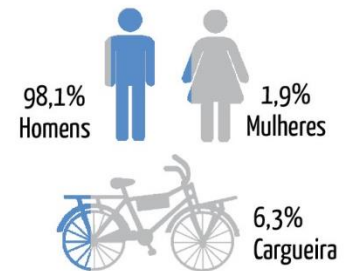
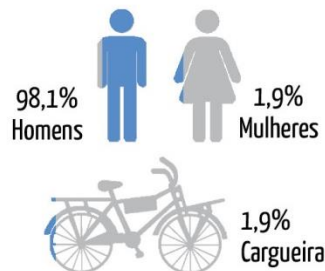
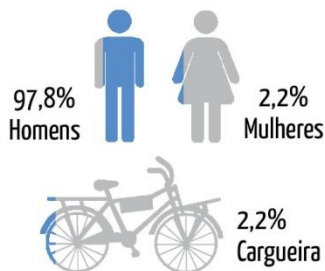
210 ciclistas (3,50 cic/min)

LEV.03 - Segunda-feira

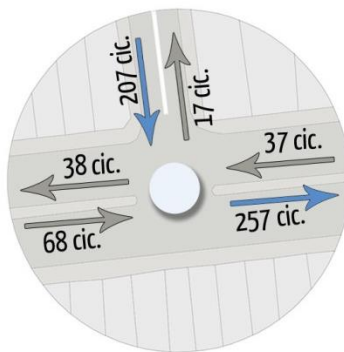
20.11.2017 (17h às 18h)

159 ciclistas (2,65 cic/min)

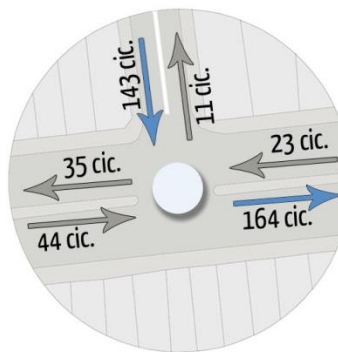
Perfil do usuário



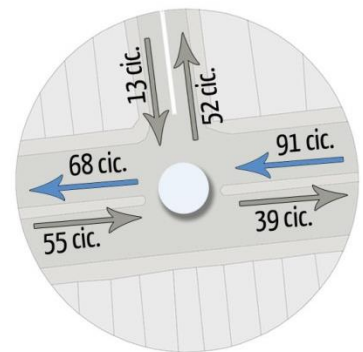
Síntese dos fluxos



Maior fluxo de origem:
Av. Roberto Morais (Stos Dumont)
Destino de maior interesse:
Av. Maranhão (18 do Forte)

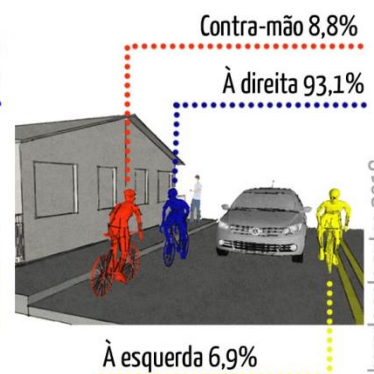
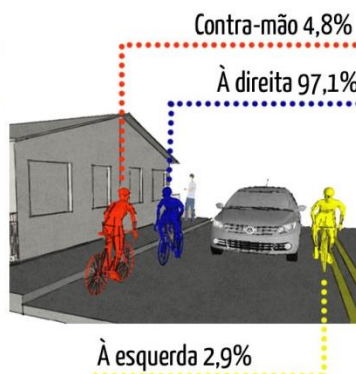
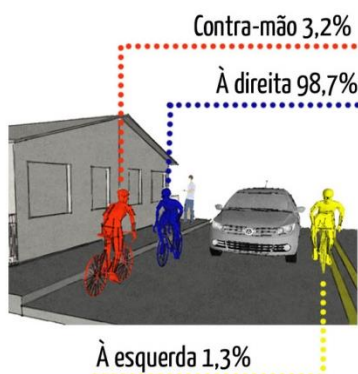


Maior fluxo de origem:
Av. Roberto Morais (Stos Dumont)
Destino de maior interesse:
Av. Maranhão (18 do Forte)



Maior fluxo de origem:
Av. Maranhão (18 do Forte)
Destino de maior interesse:
Av. São Paulo (Stos Dumont)

Perfil do deslocamento



Elaborado pelo autor, 2018.

i) Cruzamento 9

Este ponto refere-se ao cruzamento entre as Ruas Jonaldo Bonfim e Major Aureliano, localizado na interseção entre os bairros Dezoito do Forte e Santos Dumont.

Em termos do uso do solo, a região é predominantemente comercial, com elevado número de ocupações mistas, marcada por restaurantes, mercearias, salões de beleza e material de construção. Interseção do tipo “T” com sinalização inadequada que prioriza o transporte motorizado em decorrência do alto fluxo de veículos, não havendo sequer faixa de pedestre para a travessia segura. O tráfego de ciclistas na região é elevado, principalmente por receber o fluxo dos ciclistas que vem da Zona Oeste pela Av. Maranhão em direção aos bairros Bugio, Cidade Nova e Lamarão, e vice-versa.

Durante as três horas de levantamento, em dias distintos, foram contabilizados 894 ciclistas, dos quais 97,3% são homens e apenas 2,7% são mulheres. A maior parte deles circula na faixa direita da via, 95,86%, e o número de usuários na contramão é de 3,7%.

Figura 54 Cruzamento entre as Ruas Jonaldo Bonfim e Major Aureliano



Fonte: Próprio autor, 2017.

Síntese da Análise do Cruzamento 9 (C9)



Análise da interseção entre as Ruas Jonaldo Bonfim e Major Aureliano, caracterizada por uma área de ocupação mista, predominantemente comercial. O ponto em análise está inserido no bairro Santos Dumont e é uma das principais rotas para as Zonas Leste e Oeste da cidade.

LEV.01 - Quinta-feira

09.11.2017 (6:40h às 7:40h)

250 ciclistas (4,17 cic/min)

LEV.02 - Sábado

11.11.2017 (6:40h às 7:40h)

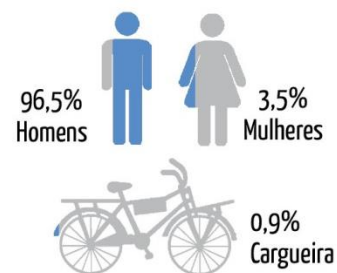
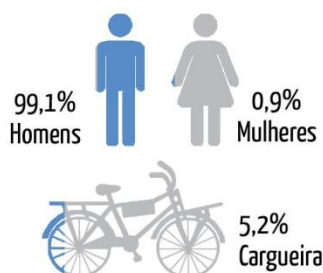
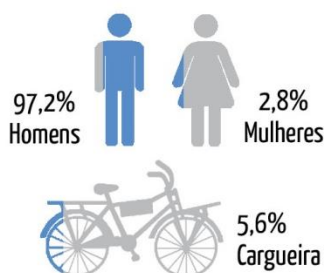
213 ciclistas (3,55 cic/min)

LEV.03 - Segunda-feira

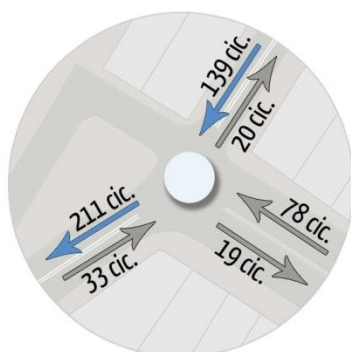
23.11.2017 (17h às 18h)

431 ciclistas (7,18 cic/min)

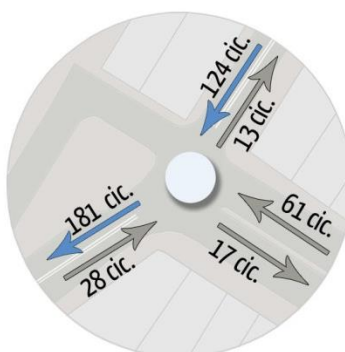
Perfil do usuário



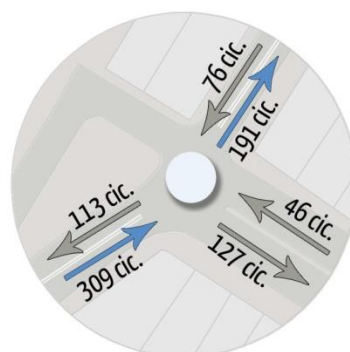
Síntese dos fluxos



Maior fluxo de origem:
Rua Jonaldo Bonfim (Stos Dumont)
Destino de maior interesse:
Av. Maranhão (18 do Forte)

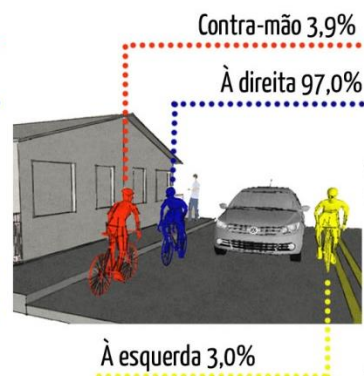
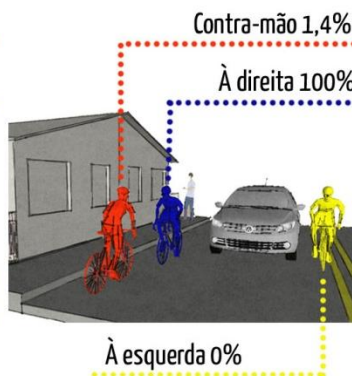
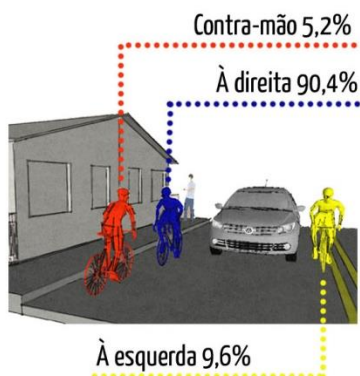


Maior fluxo de origem:
Rua Jonaldo Bonfim (Stos Dumont)
Destino de maior interesse:
Av. Maranhão (18 do Forte)



Maior fluxo de origem:
Av. Maranhão (18 do Forte)
Destino de maior interesse:
Rua Jonaldo Bonfim (Stos Dumont)

Perfil do deslocamento



Elaborado pelo autor, 2018.

j) *Cruzamento 10*

Este ponto refere-se ao cruzamento entre a Avenida Gal. Euclides Figueiredo e a Rua Serafim Bonfim, localizado na interseção dos bairros Bugio e Santos Dumont.

Em termos do uso do solo, a região é predominantemente residencial, com elevado número de ocupações mistas, com destaque no cruzamento para instituições públicas, farmácias e lojas veiculares. A interseção não está adequadamente sinalizada e dispõe de semáforos com quatro tempos de acionamento de 20 segundos cada, porém não há margem de tempo para a travessia segura dos pedestres e ciclistas, priorizando o transporte motorizado em decorrência do alto fluxo de veículos. O tráfego de ciclistas na região é bastante elevado, principalmente por conta da Avenida Gal. Euclides Figueiredo que recebe o fluxo proveniente da Zona Oeste da cidade e por ser um dos principais acessos ao Bairro Bugio.

Durante as três horas de levantamento, em dias distintos, foram contabilizados 764 ciclistas, dos quais 97,5% são homens e apenas 2,5% são mulheres. A maior parte deles circula na faixa direita da via, 98,69%, e o número de usuários na contramão é de 9,2%.

Figura 55 Visão geral do cruzamento entre a Avenida Gal. Euclides Figueiredo e a Rua Serafim Bonfim



Fonte: Próprio autor, 2017.

Síntese da Análise do Cruzamento 10 (C10)



Análise do cruzamento entre a Avenida Gal. Euclides Figueiredo e a Rua Serafim Bonfim, caracterizado por uma área de ocupação mista, predominantemente residencial. O ponto em análise está inserido no bairro Santos Dumont e é um dos acessos para o Bairro Bugio.

LEV.01 - Sábado

28.10.2017 (6:40h às 7:40h)

196 ciclistas (3,27 cic/min)

LEV.02 - Sexta-feira

10.11.2017 (6:40h às 7:40h)

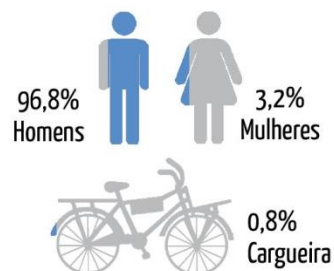
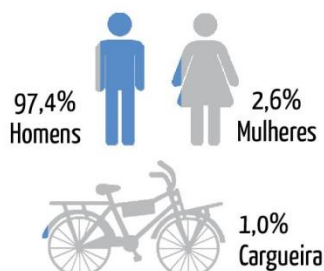
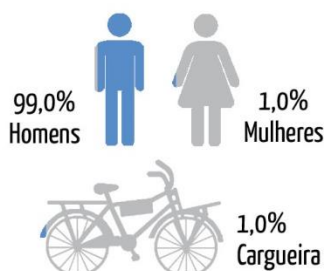
196 ciclistas (3,27 cic/min)

LEV.03 - Quarta-feira

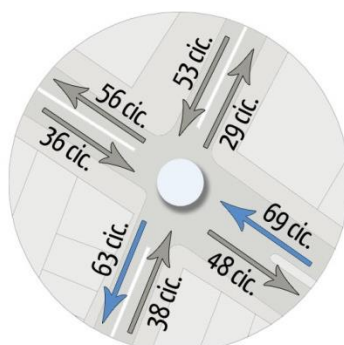
22.11.2017 (17h às 18h)

372 ciclistas (6,20 cic/min)

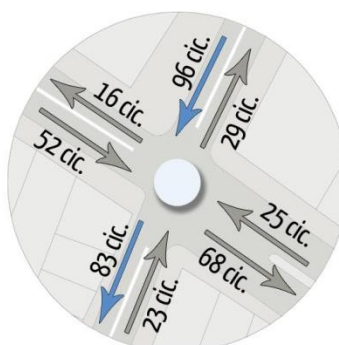
Perfil do usuário



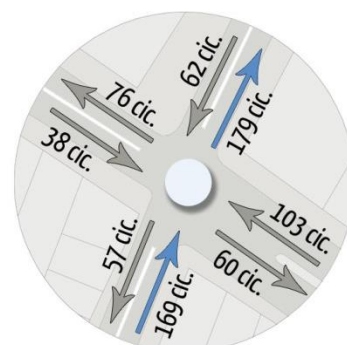
Síntese dos fluxos



Maior fluxo de origem:
Rua Serafim Bonfim (Stos Dumont)
Destino de maior interesse:
Zona Oeste

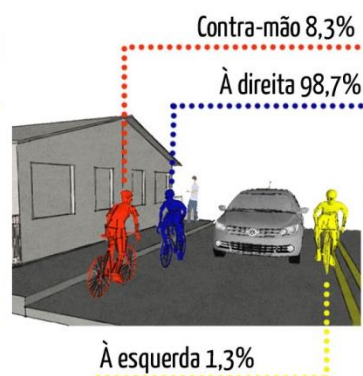
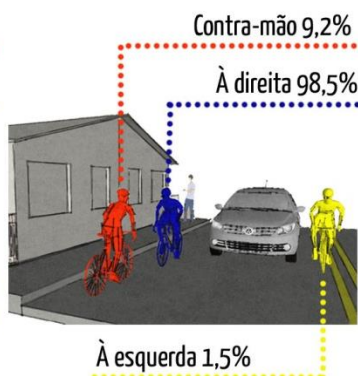
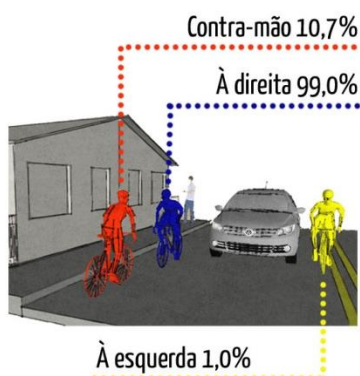


Maior fluxo de origem:
Av. Gal. Euc. Figueiredo (Stos Dumont)
Destino de maior interesse:
Zona Oeste



Maior fluxo de origem:
Zona Oeste
Destino de maior interesse:
Av. Gal. Euc. Figueiredo (Stos Dumont)

Perfil do deslocamento



Elaborado pelo autor, 2018.

k) *Cruzamento 11*

Este ponto refere-se ao cruzamento entre as Avenidas Gal. Euclides Figueiredo e Maranhão, localizado na interseção entre os bairros Jardim Centenário, José Conrado de Araújo e Santos Dumont. Sendo um importante elo com a região oeste da capital sergipana.

Em termos do uso do solo, a região é predominantemente comercial com a presença de padarias, posto de gasolina e lojas veiculares. A interseção apresenta sinalização semafórica adequada, porém prioriza o transporte motorizado, dificultando a travessia de pedestres e ciclistas. A ciclovia central existente corta o cruzamento no sentido leste – oeste, mas não dispõe de ligação no eixo norte – sul, de modo que os ciclistas são forçados a andar na via.

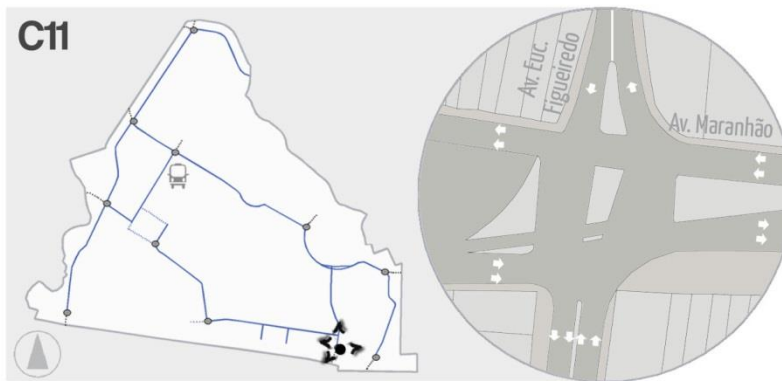
Durante as três horas de levantamento, em dias distintos, foram contabilizados 1020 ciclistas, dos quais 96,6% são homens e apenas 3,4% são mulheres. A maior parte deles circula na faixa direita da via, 93,53%, e o número de usuários na contramão é de 13,3%. Ainda que exista ciclovia no cruzamento, apenas 42,45% dos adeptos à bicicleta estão utilizando-as. Em contrapartida, quando analisamos os deslocamentos realizados no sentido da infraestrutura projetada, dentre os 519 usuários contabilizados nesta direção, 74,18% utilizam as ciclovias.

Figura 56 Visão geral do cruzamento entre as Avenidas Gal. Euclides Figueiredo e Maranhão



Fonte: Próprio autor, 2017.

Síntese da Análise do Cruzamento 11 (C11)



Análise da interseção entre as Avenidas Euclides Figueiredo e Maranhão, caracterizada por uma área comercial consolidada. O ponto em análise está inserido no bairro Santos Dumont sendo um importante elo de ligação com a Zona Oeste da Cidade.

LEV.01 - Sexta

08.09.2017 (6:40h às 7:40h)

329 ciclistas (5,48 cic/min)

LEV.02 - Sexta

08.09.2017 (17h às 18h)

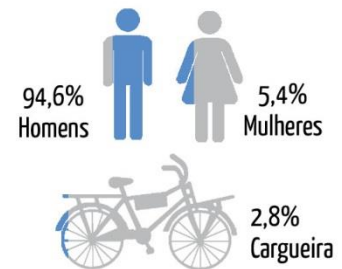
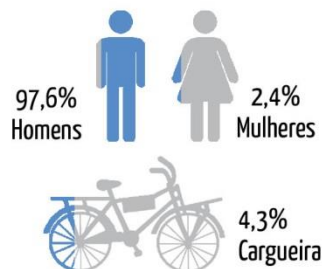
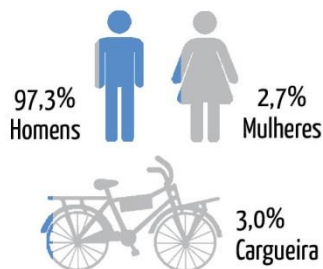
375 ciclistas (6,25 cic/min)

LEV.03 - Sábado

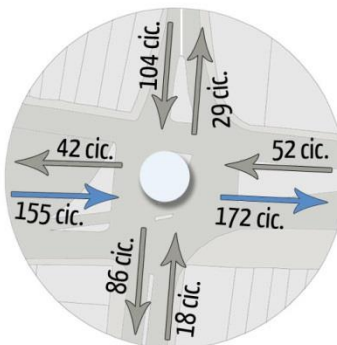
09.09.2017 (6:40h às 7:40h)

316 ciclistas (5,27 cic/min)

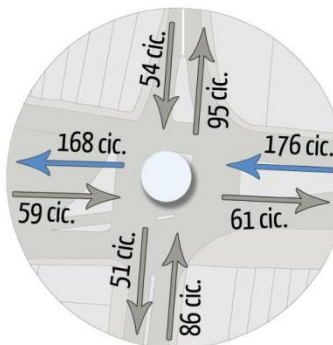
Perfil do usuário



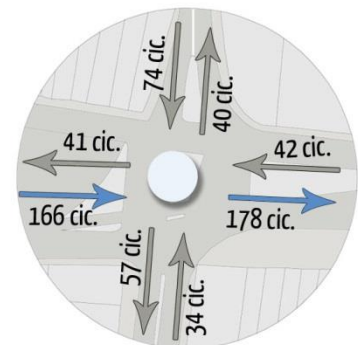
Síntese dos fluxos



Maior fluxo de origem:
Av. Santa Gleide (Olaría)
Destino de maior interesse:
Av. Maranhão (Siqueira Campos)

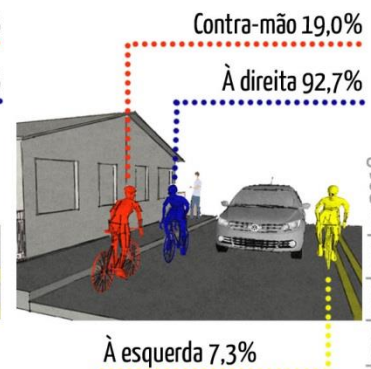
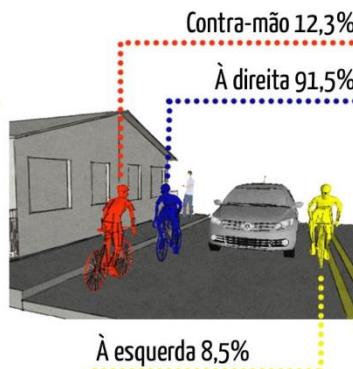
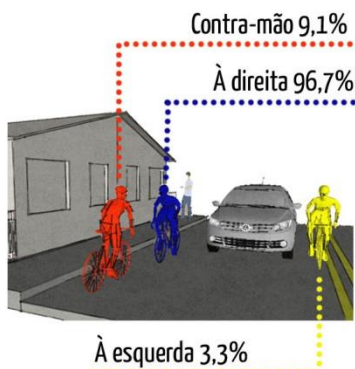


Maior fluxo de origem:
Av. Maranhão (Siqueira Campos)
Destino de maior interesse:
Av. Santa Gleide (Olaría)



Maior fluxo de origem:
Av. Santa Gleide (Olaría)
Destino de maior interesse:
Av. Maranhão (Siqueira Campos)

Perfil do deslocamento



Elaborado pelo autor, 2018.

Com a análise dos 03 levantamentos realizados para cada cruzamento, totalizando 33 levantamentos por observação, foi contabilizado um total de 8820 ciclistas nas 33h de observação em dias e horários distintos. Este número equivale a cerca de 150 ciclistas por minuto, trafegando na Zona Norte de Aracaju, observados em pontos pré-determinados. Esta relação com certeza é bem maior se analisarmos a região como um todo, confirmando a necessidade de intervenção na região que hoje carece de infraestrutura ciclística. As mulheres ainda são a minoria no uso da bicicleta, são apenas 2,79% contra 97,21% de homens pedalando. Deste total, a minoria, 12,99%, ainda permanece deslocando-se na contramão gerando conflitos com os pedestres e veículos automotores. Pela carência de rotas cicláveis, a maioria dos ciclistas, 93,27%, estão circulando à direita da via, uma vez que, a velocidade dos veículos tende a ser menor. Em contrapartida, nas áreas em que o município dispõe de ciclovias, ao analisar o deslocamento no sentido delas, o número de ciclistas que utilizam efetivamente a infraestrutura ainda é pequeno, 69,25%. Esta realidade demonstra que não basta criar rotas cicláveis, é preciso educar a população para o seu devido uso.

4 | A proposta



[...] a promoção da mobilidade urbana requer não apenas pensar os meios de transporte, o ordenamento do trânsito e a rede de fluxos em si mesmos, mas também pensar criticamente como se organizam os usos e se estabelece a ocupação da cidade e, por consequência, a melhor forma de garantir o acesso das pessoas ao que a cidade oferece.

(LOBODA e MIYAZAKI, 2012, apud BARBOSA, 2016, p.51)

4.1 | Referenciais projetuais

Aracaju, assim como a maioria dos municípios brasileiros, desenvolveu-se com a figura do automóvel como protagonista do espaço urbano, fruto do urbanismo rodoviarista. A democratização urbana faz-se necessária, dando a população o que lhe é de direito, a Cidade, e não apenas uma parte dela.

O foco deste trabalho é demonstrar a possibilidade de intervenção em áreas periféricas, dando aos ciclistas o direito ao espaço da cidade, a partir de um sistema ciclovitário pensado para as necessidades reais de cada via com capacidade de atrair ainda mais usuários, visto que “uma política ciclovitária de sucesso não deve focar apenas em um grupo específico de pessoas, mas deve ser capaz de universalizar o uso da bicicleta no município.” (BICICLETA NOS PLANOS, 2015, p.25). Conforme enfatiza Gondim.

a construção de um sistema viário, com prioridade para bicicletas na rede existente, deve partir de uma compreensão das funções de cada via e das particularidades de locomoção de cada modalidade, para que possa haver uma definição de

prioridades e de intervenções mais adequadas. (GONDIM, 2010, p.63).

A bicicleta permite ao usuário chegar quase todos os espaços, desde a cidade ao campo, incluindo estradas e até mesmo trilhas em florestas, mas como afirma Velozo (2010), não são os locais cuja relação de identidade seja traçada linearmente com os ciclistas, ainda que estes podem ser vistos nestes locais.

A rua é uns espaços públicos e, nela, diversos códigos estabelecidos entre os ciclistas e demais atores podem ser percebidos pelo observador atento, a ponto de serem possíveis de descrição e interpretação. No caso dos transeuntes de bicicleta, não se trata de um grupo homogêneo que estabelece as relações a partir de interesses em comum, mas de uma constelação de indivíduos que, com a devida diversidade de intenções, acaba criando uma cultura ciclística portadora de códigos e sentidos talvez até mesmo inconscientes. (VELOZO, 2010, p.4)

A partir das entrevistas com os adeptos à bicicleta enquanto modo de transporte, e principalmente da observação de seus interesses ao circular pela cidade, foi possível definir os eixos que irão compor o sistema cicloviário proposto. As referencias projetuais que embasaram a proposta foram:

- a) o *Manual 11 ideias para ciclovias mais seguras* elaborado pela Mobicidade (Associação pela mobilidade urbana em bicicleta), de onde baseia-se o tratamento de imagens para confrontar a situação atual e a proposta nas áreas intervindas;
- b) o *Caderno de Ciclovias* elaborado por Mônica Fiuza Gondim, a partir das definições construtivas e técnicas quanto ao dimensionamento das vias, estacionamento, ciclofaixas e ciclovias, que irão compor as premissas projetuais;
- c) e, a *Leitura analítica entre cidade e bicicleta* desenvolvida por David Souza Vale.

Figura 57 Tratamentos de imagens com a solução proposta sobre a atual



Fonte: MOBICIDADE (s/n).

[...] o processo de urbanização em todo o mundo fez com que os espaços urbanizados tivessem seus recursos gradualmente escasseados, exigindo a necessidade de práticas sociais mais econômicas e sustentáveis de utilização desses recursos. Isto significa reverter o desenho urbano, configurado inicialmente para o estabelecimento de redes de fluidez e para um melhor aproveitamento da velocidade da máquina, a favor de redes de caminhabilidade como trajeto completo ou integrado a outro sistema de transporte. (MALATESTA, 2017, p.75)

Esta reversão é o grande desafio inerente a este trabalho, a favor da democratização do espaço urbano intervindo nas vias consolidadas em prol da inserção de novos modais, ainda que inicialmente gere conflitos e resistência por parte dos usuários que enxergam o transporte individual motorizado como uma conquista social e a única solução de deslocamento frente ao defasado transporte público. Situação esta que pode ser amenizada com políticas de conscientização que ressaltem a importância das modalidades de deslocamento, destacando os seus respectivos direitos e deveres na convivência harmônica do espaço público.

[...] um dos maiores desafios do planejamento de transportes e trânsito é viabilizar politicamente a redistribuição da área de circulação. A mudança mais profunda deveria vir da reapropriação do espaço pelos atores mais numerosos e vulneráveis, como os de pedestre, ciclista e passageiro de transporte público (VASCONCELLOS, 2012, p. 179).

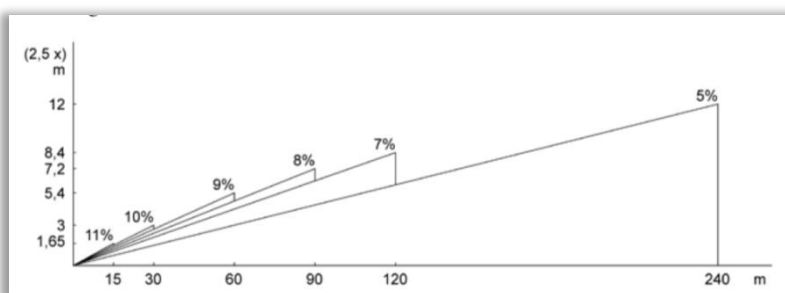
Além disso, espera-se que como em Bogotá, antes mesmo de criar novas áreas e construções, sejam definidas as rotas de pedestres e ciclistas, antes mesmo das vias de tráfego veicular. Definir as rotas cicláveis no espaço urbano não é garantia de seu efetivo uso, uma vez que usuários mais antigos já têm os seus percursos definidos e, muitas vezes, apresentam resistência ao novo, principalmente se o tempo de percurso for maior. Como cita Gondim,

os ciclistas de hábitos mais antigos dão prioridade às rotas mais curtas, que representem menor tempo de percurso, mantendo seu nível de velocidade. Ao contrário, ciclistas de hábitos mais recentes estão mais preparados para tomar uma rota mais longa se ela representar maior segurança. Assim,

existe alguma evidência que sugere que a maioria dos ciclistas estará relutante em tomar uma rota que envolva um acréscimo de mais de 10% de percurso, a menos que ofereça irresistíveis vantagens de segurança (GONDIM, 2010, p.60).

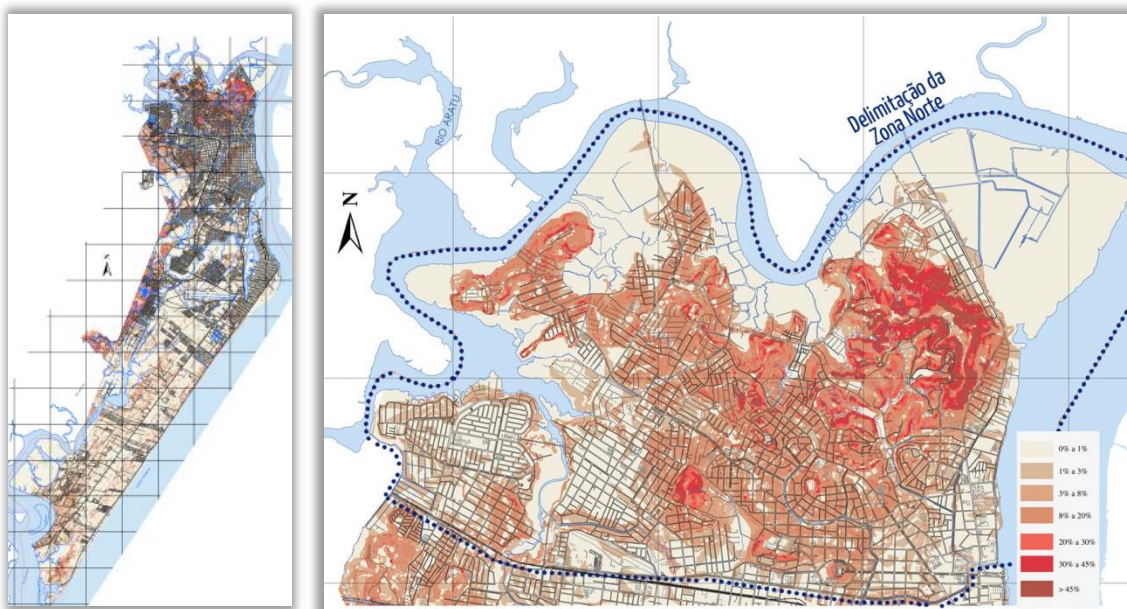
Outro aspecto bastante importante e desafiador é o relevo. A declividade de algumas áreas desponta como agente desmotivador para os usuários que utilizam a bicicleta como meio de locomoção. Autores como NERI (2012) e VALE (2016), relatam que áreas com declive superior a 5% são impróprias para o transporte cicloviário, uma vez que eleva o esforço físico do usuário.

Figura 58 Declive e extensão máxima recomendável para utilização da bicicleta



Fonte: Figura 1 (VALE, 2016, p.48)

Mapa 12 Declividade da Zona Norte de Aracaju



Fonte: Mapa Geoambiental de Aracaju – Carta de declividade produzida pela Secretária Municipal de Planejamento (2004)

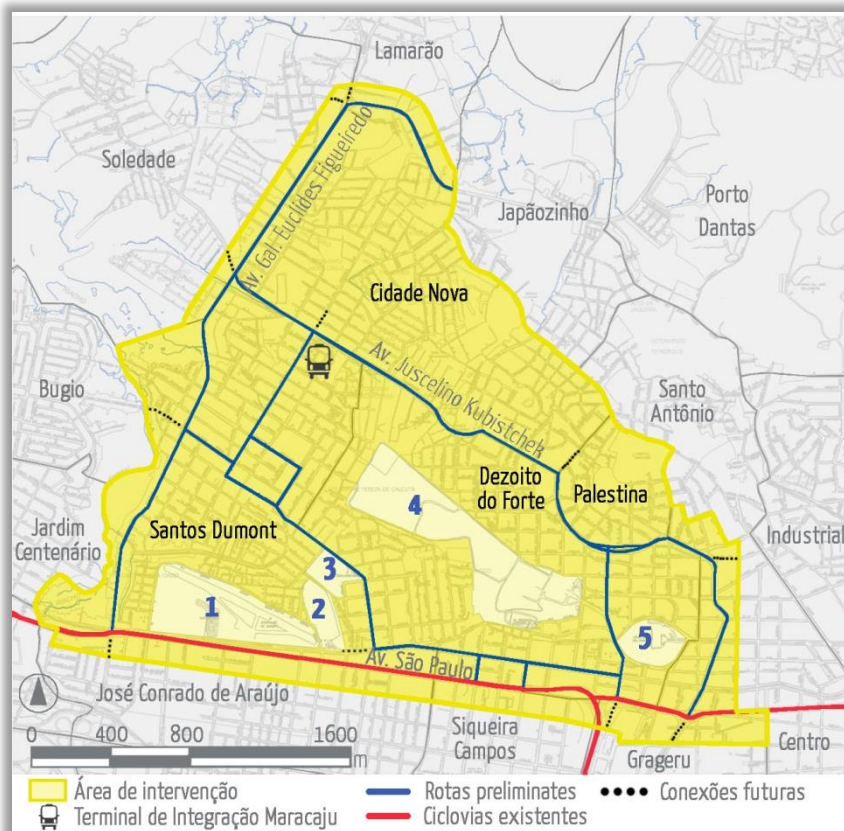
Aracaju, em sua maior parte, apresenta declividade de até 1%, o que faz da cidade um município com alta capacidade de intervenção ciclística. Entretanto, a Zona Norte, é a área com maior índice de declividade, variando entre 0 e 45%. A área escolhida para o trabalho apresenta declividade

entre 3 e 8%, o que torna a proposta desafiadora. Além disso, alguns lotes desta zona são vistos como barreiras físicas por conta da sua grande extensão barrando a continuidade das vias existentes.

Mapa 13 Barreiras físicas da Zona Norte

Lista de barreiras físicas:

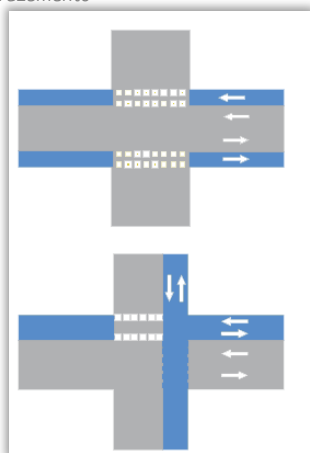
- 1- Aeroclube de Aracaju;
- 2- DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes);
- 3- Viação Atalaia;
- 4- Batalhão 28BC;
- 5- Hospital Santa Isabel.



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Exemplos de sinalização de cruzamentos para garantir a segurança dos ciclistas.

Figura 59 Sinalização cicloviária em cruzamento

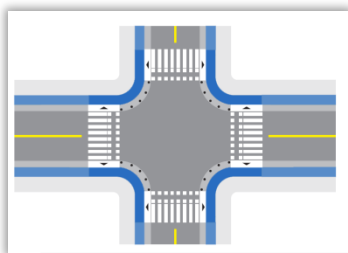


Fonte: GONDIM (2010, p.61) adaptado pelo autor.

As diretrizes projetuais serão adotadas a fim de padronizar as intervenções e servir como modelo para aplicação em outras regiões com as mesmas características. Desta forma, a proposta do Plano Cicloviário levará em consideração:

- a) **Sentido dos veículos:** as bicicletas deverão locomover-se no sentido dos veículos, buscando minimizar o risco de acidentes com o pedestre e com o motorista, evitando a surpresa de uma bicicleta em direção contrária;
- b) **Escolha das rotas:** as vias devem atender ao máximo de interesses possíveis, como trabalho, lazer, esportes, estudo, compras, dentre outros;
- c) **Continuidade:** as rotas cicláveis propostas deverão ser contínuas e estarem ligadas a infraestrutura existente;

Figura 60 Sinalização da travessia em cruzamento



Fonte: GONDIM (2010, p.64) adaptado pelo autor.

Exemplos de sinalização de travessia nos cruzamentos para garantir a segurança dos pedestres e ciclistas.

- d) **Cruzamentos:** a sinalização deve ser clara, priorizando os agentes mais frágeis – pedestres e ciclistas – com diferenciação de piso;
- e) **Faixas de travessia:** deverá ser instalada juntamente com a faixa de pedestre buscando evitar “que os motoristas dos veículos tenham duas interrupções durante a passagem” (GONDIM, 2010, p.64);
- f) **Integração:** fornecer rotas adequadas ligadas aos terminais de integração, onde deverão ser fornecidos estacionamentos seguros para as bicicletas, promovendo assim a intermodalidade;
- g) **Tráfego compartilhado:** deverá ser adotado nas vias locais com residências unifamiliares de menor tráfego com baixa velocidade;
- h) **Redução de estacionamento ao longo das vias:** uma vez que com menos áreas públicas disponíveis para o estacionamento, combinado com transporte público de qualidade, reduz-se o incentivo no uso do automóvel. Esta foi uma política adota por Copenhague chegando a reduzir o número de automóveis em 10%, conforme cita Lambert,

desde 1962 la política de estacionamiento consiste en reducir los lugares disponibles para los automóviles, a menudo con el objeto de dejar espacio a las pistas para bicicletas. Resultado: la circulación de automóviles ha disminuido allí en un 10% desde 1970.” (LAMBERT, 1998, p.30)
- i) **Ciclofaixa:** deverão ser instaladas à direita da via, com largura mínima de 1,50 m para ciclofaixas unidirecionais com tachões reflexivos. Quando a via dispuser de canteiro central, as ciclofaixas serão instaladas na região central com largura de 1,80 m quando houver grande fluxo viário;
- j) **Ciclovias:** deverão ser instaladas prioritariamente junto ao canteiro central, quando houver, podendo a segregação ser feita por meio de blocos de concreto ou calçada separadora (mínimo de 0,75 m). As ciclovias serão prioritariamente unidirecionais, obedecendo a largura mínima de 2,10 m, podendo utilizar 1,80 m de largura quando estiver atrelada ao passeio sem diferença de nível entre eles.

O Plano proposto com o intuito de (re) estruturar a malha cicloviária na Zona Norte de Aracaju, foi elaborado com base na rede de percursos traçada, nas análises dos bairros e da população local, nas análises dos levantamentos por observação realizados em campo, nas informações obtidas nas entrevistas aos ciclistas e, por fim, no estudo das vias quanto ao seu potencial de receber tal infraestrutura.

A análise criteriosa das dimensões de cada elemento da via permite verificar se existem espaços ociosos nas pistas de rolamento que possam ser transferidos para o transporte não motorizado, possibilitando desta maneira a otimização do sistema de circulação e do emprego dos recursos públicos. A composição da via e seu dimensionamento vão ter influência sobre a fluidez, o conforto e a segurança de todos os modais (GONDIM, 2010, p.30).

A configuração das vias propostas seguem como base as larguras recomendadas apresentadas por Gondim em seu livro Caderno de Ciclovias, sendo que em alguns caso, por conta das dimensões, foram utilizadas as largura mínimas admitidas conforme quadro abaixo.

Quadro 4 Largura das faixas de acordo com a classe da via

Tipo de via	Largura mínima (m)	Largura recomendada (m)	Largura máxima (m)
local	2,70	2,85	3,00
coletora	3,00	3,30	3,45
arterial	3,30	3,45	3,60
expressa	3,60	3,75	3,90

Fonte: Quadro 2.4 – GONDIM (2010, p.34) adaptado pelo autor.

Em algumas ruas, principalmente aquelas com ocupação comercial, é comum a presença de carros estacionados ao longo da via de circulação. Buscando atender a esta demanda já existente, em alguns trechos foi mantido o estacionamento onde “a menor largura adotada para a vaga considerando apenas a projeção do veículo é de 2,10 m” (GONDIM, 2010, p.35).

A extensão total da proposta é de 21,57 km de extensão combinando ciclofaixas, ciclovias e ciclorrotas com tráfego compartilhado, contemplando vias heterogêneas que tornam o percurso mais atrativo.

A colocação de canteiros e a escolha da pavimentação podem tornar mais agradável a paisagem, assim como a seleção de vias para a implementação de rotas, de acordo com a qualidade da arquitetura e do uso do solo, pode contribuir para tornar o percurso mais atrativo, estimulando a transferência do transporte motorizado para o deslocamento a pé ou de bicicleta (GONDIM, 2010, p.25).

Se adicionarmos esta proposta a atual malha cicloviária da cidade, passaríamos de 67 km para 88,57 km de extensão, um aumento significativo de 32,19%.

Mapa 14 Plano Cicloviário Proposto

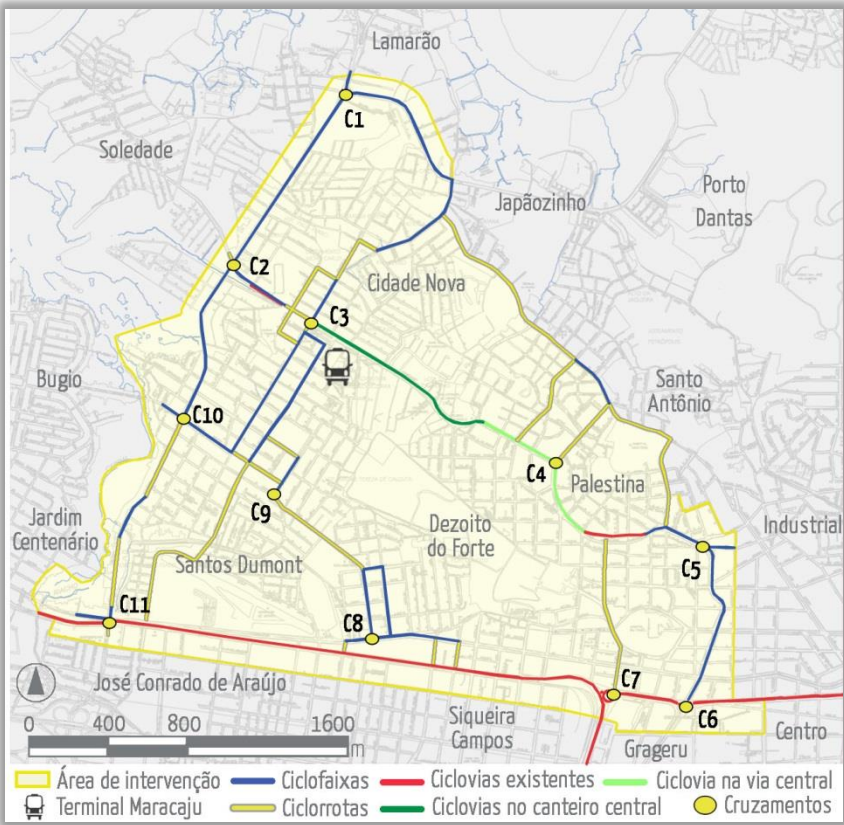


Tabela 4 Infraestrutura cicloviária proposta

INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA PROPOSTA	
Infraestrutura	Extensão (km)
Ciclofaixa	10,08
Ciclorrota	9,53
Ciclovia na via central	0,86
Ciclovia no canteiro central	1,10
Total	21,57

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Uma das preocupações foi garantir que a infraestrutura chegasse ao terminal de integração de transporte coletivo, a fim de promover subsídios para a implementação de paraciclos garantir a integração modal entre a bicicleta e o ônibus. No dia-a-dia, alguns flagram demonstrar esta necessidade, seja pela presença da bicicleta amarrada na

Figura 61 Bicicleta no terminal de integração



Fonte: Próprio autor, 2018.

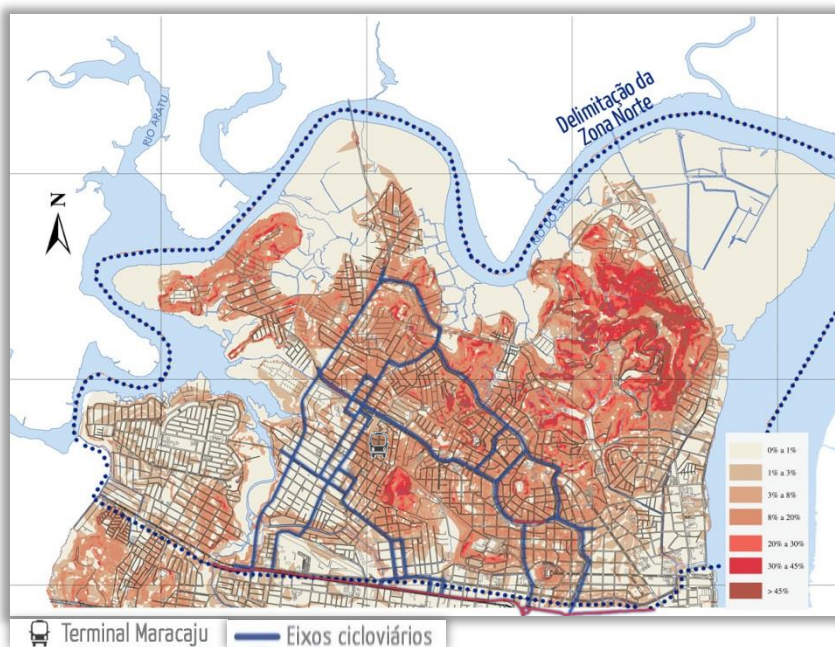
Sempre no início da manhã está bicicleta estava lá, amarrada na estrutura de sustentação da cobertura do Terminal.

estrutura da cobertura do terminal de integração, seja pela sua presença dentro do ônibus. A população mais carente, muitas vezes, transporta as bicicletas dos filhos no coletivo.

[...] um sistema integrado de transporte é a possibilidade de estacionar bicicletas com segurança em estações e terminais. É também preciso ter boas opções de estacionamento para bicicletas ao longo das ruas em geral, em escolas, escritórios e residências. (GEHL, 2015, p.185)

Conforme demonstrado na seção anterior deste capítulo, a declividade foi um dos pontos desafiadores, uma vez que a Zona Norte é a região com maior variação de declive da capital sergipana. As áreas por onde passam as vias que compõem o plano, segundo o mapa geoambiental da cidade, em sua maioria, variam de 3 a 8%, com uma predominância considerável de regiões praticamente planas com declive de 0 a 1%. Ou seja, estão aptas para receber as infraestruturas e promover conforto aos usuários.

Mapa 15 Plano cicloviário proposto x declividade



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018. Mapa base: Mapa Geoambiental de Aracaju – Carta de declividade produzida pela Secretária Municipal de Planejamento (2004).

Flagra no ônibus coletivo que sai do Terminal de Integração Maracaju em direção ao bairro Bugio na zona

Figura 62 Bicicleta no ônibus coletivo



Fonte: Próprio autor, 2018.

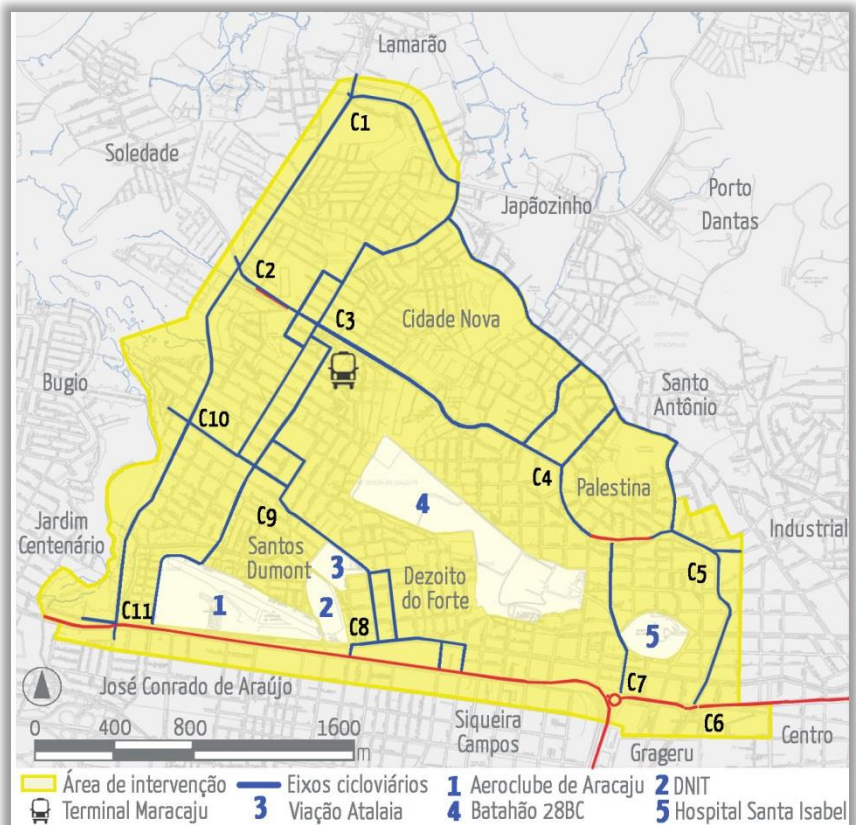
As vias que compõem o plano, no geral, apresentam um grande tráfego de veículos e a disputa pelo espaço urbano acaba sendo injusta para os atores mais frágeis. Por esta razão, neste momento, estas ruas foram escolhidas para amenizar o conflito e não limita a ampliação do

sistema posteriormente. Entretanto, segundo Vale (2016), faz-se necessário ressaltar que

[...] a circulação em segurança e conforto em bicicleta em espaço urbano não necessita de ciclovias em todas as ruas, mas sim de uma *rede viária ciclável*, que incluirá trechos [trechos de estrada] em ciclovias e outros trechos que corresponderão à rede viária já existente (VALE, 2016, p.56).

Por esta razão, a proposta não contempla todas as ruas existentes, partindo da premissa que nas ruas locais pedestres, ciclistas e motoristas, devam coexistir harmonicamente.

Mapa 16 Plano cicloviário proposto e as barreiras físicas da região

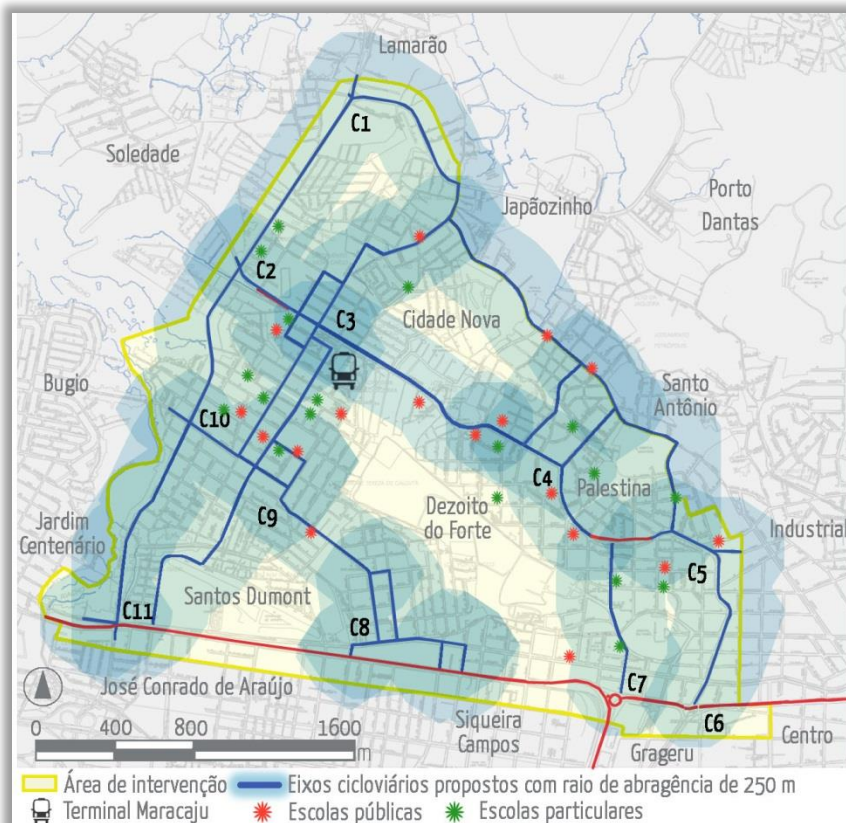


Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

A Zona Norte é uma região com grande número de escolas, públicas e privadas, as quais tem um enorme potencial para incentivar o uso de bicicleta pelos estudantes em seus trajetos diários. Por esta razão, optou-se identificar no mapa as instituições de ensino e sua proximidade com o sistema proposto. O autor NERI (2012, p.133), utiliza como referência um raio de ação de 1km para identificar locais com potencial para receber infraestrutura de bicicletas por estar trabalhando com toda a cidade de Maringá. No nosso caso,

como nosso objeto de estudo é uma parcela da cidade, optamos por utilizar um raio de ação de 250 metros a fim de demonstrar a área de cobertura do plano cicloviário proposto. Conforme apresentado abaixo, todos os polos são atendidos.

Mapa 17 Área de cobertura dos eixos cicloviários propostos



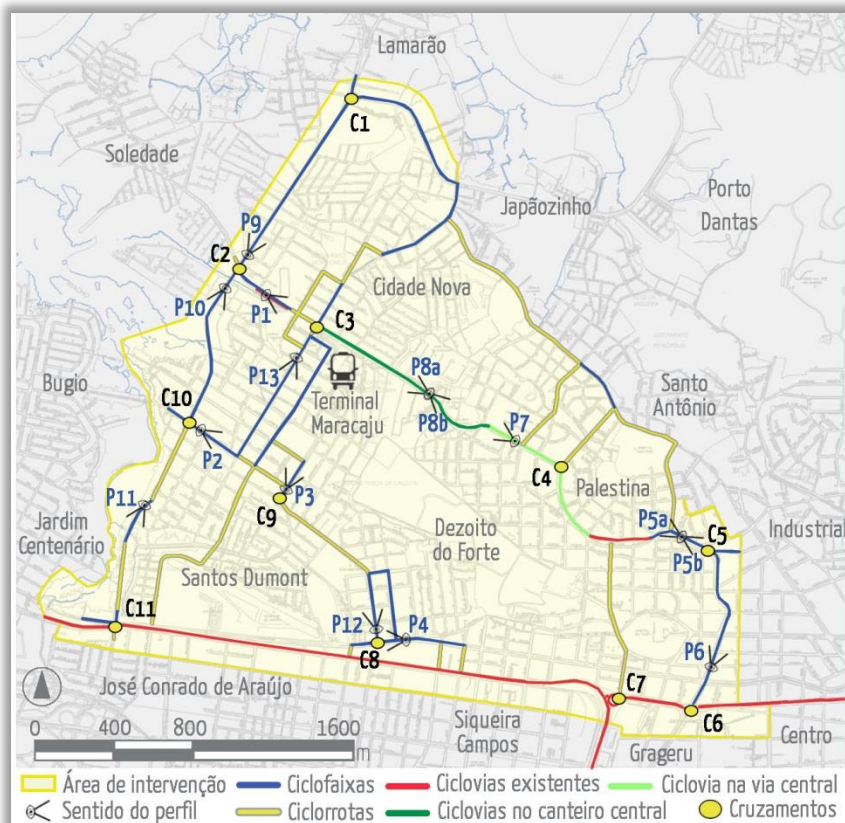
Fonte: Elaborado pelo autor, 2018. (Escolas identificadas por meio de pesquisa no site de busca google.

4.4 | Intervenções projetuais

Como forma de facilitar o entendimento, nesta seção, as intervenções projetuais propostas para o Plano Cicloviário serão subdivididas em: perfis das vias e cruzamentos. Ainda que a regulamentação utilize a cor vermelha como sinalização das infraestruturas ciclísticas, neste trabalho, de forma didática, a cor azul será utilizada para indicar as soluções propostas e a cor vermelha estará relacionada ao existente.

De acordo com as características morfológicas foram identificados 13 perfis, demarcados no mapa abaixo, a fim de demonstrar a solução adotada. A proposta leva em consideração os seguintes componentes cicloviários: ciclofaixas, ciclorrotas, ciclovias na via central e ciclovias no canteiro central.

Mapa 18 Identificação dos perfis das vias



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Com o intuito de facilitar a compreensão, os componentes foram agrupados segundo a seguinte classificação:

- Vias com solução mista entre ciclovias e ciclofaixas;
- Vias com ciclofaixa junto ao canteiro central;
- Vias com ciclofaixa junto ao canal pluvial central;
- Vias com ciclovias no canteiro central;
- Vias com ciclovias associadas ao passeio no canteiro central;
- Vias com ciclofaixas na faixa direita de circulação

a) Vias com solução mista entre ciclovia e ciclofaixa

O Ponto 1 fica localizado na Av. Benjamin Constant, bairro Santos Dumont, um dos únicos pontos com ciclovia instalada. Conforme perfil da via apresentado abaixo, existem atualmente apenas duas faixas de circulação e a

Figura 63 Perfil 01 – Av. Benjamin Constant sentido bairro Soledade



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

ciclovia bidirecional está localizada à margem da via. O grande problema da região é o choque de interesses, uma vez que os ciclistas precisam cruzar o fluxo de veículos.

Buscando separar o fluxo e garantir a segurança dos ciclistas, foi proposto transformar a ciclovia existente em unidirecional e inserir uma calçada separadora com vegetação para afastar o usuário dos automóveis. No sentido contrário, propõe-se inserir uma ciclofaixa com tachões reflexivos.

Figura 64 Solução do perfil 01 – Av. Benjamin Constant sentido bairro Dezoito do Forte



Fontes da esquerda para direita: Próprio autor, 2018; elaboração própria, 2018.

b) Vias com ciclofaixa junto ao canteiro central

Algumas áreas da região apresentam canteiros centrais arborizados. O *Ponto 2* fica localizado na Rua Serafim Bonfim, bairro Santos Dumont, cujo perfil da via atual é composto por quatro faixas de circulação segregada por meio de um canteiro central, de modo que alguns motoristas acabam estacionando ao longo da via restando apenas 01 faixa para circulação por sentido. Esta mesma configuração pode ser vista no *Ponto 3*, localizado na Av. major Aureliano no bairro Santos Dumont. Na condição atual, os ciclistas compartilham o espaço viário com os carros.

Figura 65 Perfil 02 - Rua Serafim Bonfim sentido Bairro Santos Dumont



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Figura 66 Perfil 03 – Av. Major Aureliano sentido Bairro Cidade Nova



Fonte: Próprio autor, 2018.

Buscando separar o fluxo e garantir a segurança dos ciclistas, foi proposto inserir ciclofaixas unidirecionais junto ao canteiro central, com tachões reflexivos e em sentido contrário. A mesma solução foi adotada para o *Ponto 4*, localizado na Avenida Maranhão, bairro Santos Dumont, cujo perfil da via atual é composto por quatro faixas de circulação segregada por meio de um canteiro central, onde utilizou-se da área destinada ao acostamento para inserir ciclofaixas unidirecionais junto ao canteiro central, com tachões reflexivos e em sentido contrário

Figura 67 Perfil 04 - Avenida Maranhão sentido Bairro Bugio



Fonte: Próprio autor, 2018.

Figura 68 Solução do perfil 02 - Rua Serafim Bonfim sentido Bairro Santos Dumont

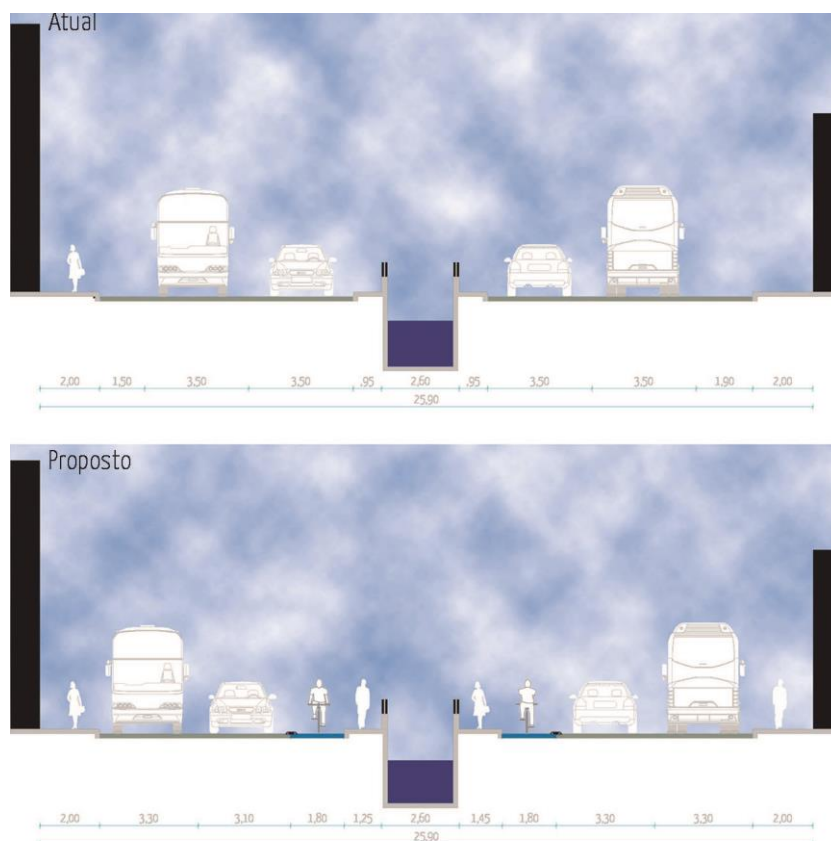


Fontes da esquerda para direita: Próprio autor, 2018; elaboração própria, 2018.

c) Vias com ciclofaixa junto ao canal pluvial central

Algumas vias região são separadas pela presença de canais pluviais, a exemplo da Av. Pres. Juscelino Kubistchek. Os Pontos 5a, 5b e 6, abordados nesta seção, estão inseridos nesta avenida, cujo perfil da via atual é composto por quatro faixas de circulação segregada por meio de um canal pluvial central.

Figura 69 Perfil 05a - Av. Pres. Juscelino Kubistchek sentido Bairro Cidade Nova

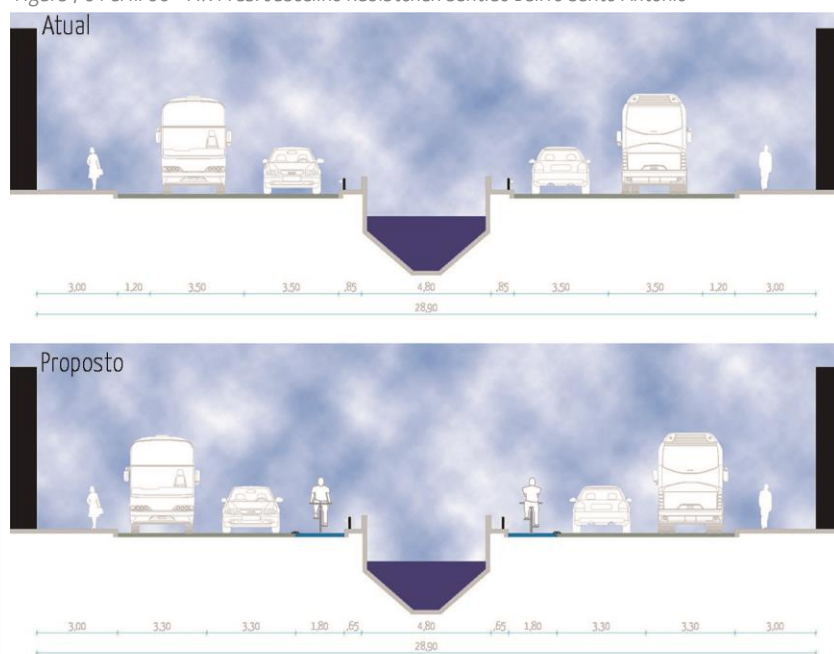


Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Por conta do grande fluxo de veículos, o compartilhamento da malha viária com os ciclistas acaba gerando insegurança e conflitos com este agente mais frágil.

A solução adotada manteve o canal pluvial aberto, inserindo ciclofaixas unidirecionais junto ao canteiro central, com tachões reflexivos e em sentido contrário. A mesma solução foi adotada para o *Ponto 6* conforme seção da via demonstrada a seguir.

Figura 70 Perfil 06 - Av. Pres. Juscelino Kubistchek sentido Bairro Santo Antônio



Fonte: Próprio autor, 2018.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Figura 71 Solução do Perfil 05b - Av. Pres. Juscelino Kubistchek sentido Bairro Santo Antônio



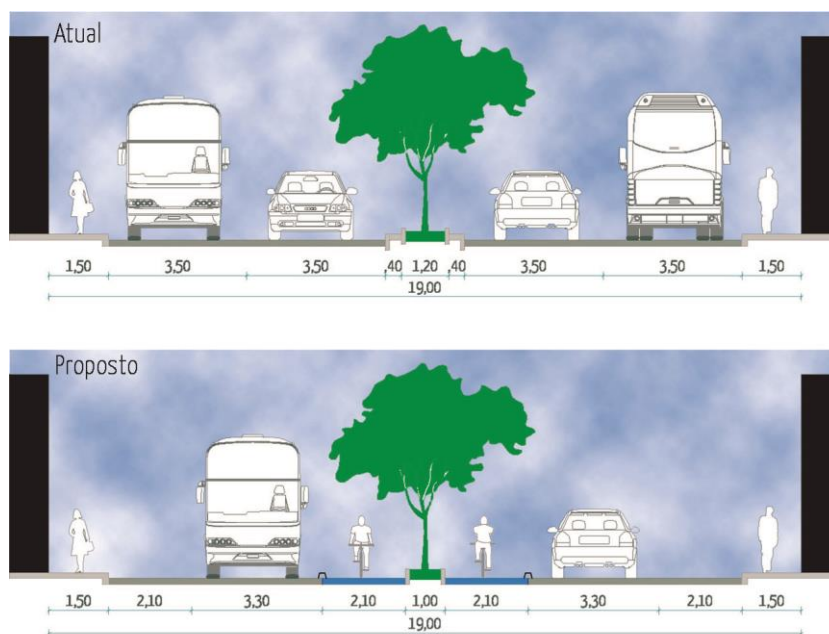
Fontes da esquerda para direita: Próprio autor, 2018; elaboração própria, 2018.

d) Vias com ciclovias no canteiro central

O *Ponto 7* fica localizado na Av. Pres. Juscelino Kubistchek, cujo perfil da via atual é composto por quatro

faixas de circulação segregada por meio de um canteiro central, de modo que alguns motoristas acabam estacionando ao longo da via restando apenas 01 faixa para circulação por sentido. Ainda que a via apresente declive, é uma das principais rotas dos ciclistas e do transporte coletivo. O grande problema da região é o choque de interesses, uma vez que o fluxo de veículos é bastante elevado.

Figura 72 Perfil 07 - Av. Pres. Juscelino Kubistchek sentido Bairro Santos Dumont



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Buscando separar o fluxo e garantir a segurança dos ciclistas, foi proposto inserir ciclovias unidirecionais junto ao canteiro central, com blocos de concreto e em sentido contrário.

Figura 73 Solução do Perfil 07 - Av. Pres. Juscelino Kubistchek sentido Bairro Santos Dumont

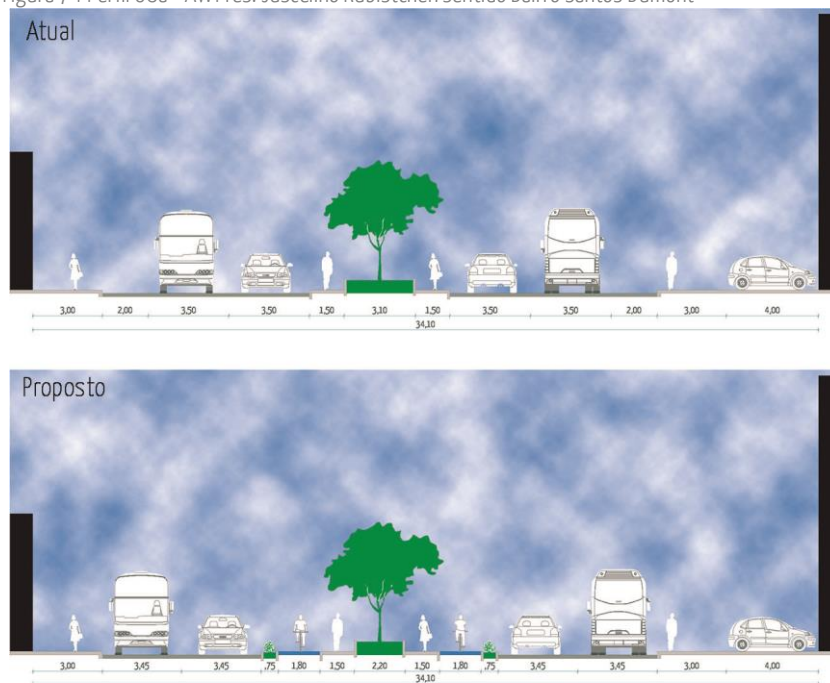


Fontes da esquerda para direita: Próprio autor, 2018; elaboração própria, 2018.

e) Vias com ciclovia associada ao passeio no canteiro central

Os Pontos 8a e 8b ficam localizados na Av. Pres. Juscelino Kubistchek, caracterizada pela presença de canteiro central com passeio. Ainda que a via apresente declive, é uma das principais rotas dos ciclistas e do transporte coletivo. O grande problema da região é o choque de interesses, uma vez que o fluxo de veículos é bastante elevado.

Figura 74 Perfil 08a - Av. Pres. Juscelino Kubistchek sentido Bairro Santos Dumont



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Buscando separar o fluxo e garantir a segurança dos ciclistas, foi proposto inserir ciclovias unidirecionais junto ao canteiro central, com blocos de concreto e em sentido contrário.

Figura 75 Solução do Perfil 08b - Av. Pres. Juscelino Kubistchek sentido Bairro Santos Dumont



Fontes da esquerda para direita: Próprio autor, 2018; elaboração própria, 2018.

f) Vias com ciclofaixas na faixa direita de circulação

Os Pontos compreendidos entre 9 e 13, morfologicamente, apresentam características semelhantes cuja

Figura 76 Perfil 09 - Av. Gal. Euclides Figueiredo sentido Bairro Lamarão

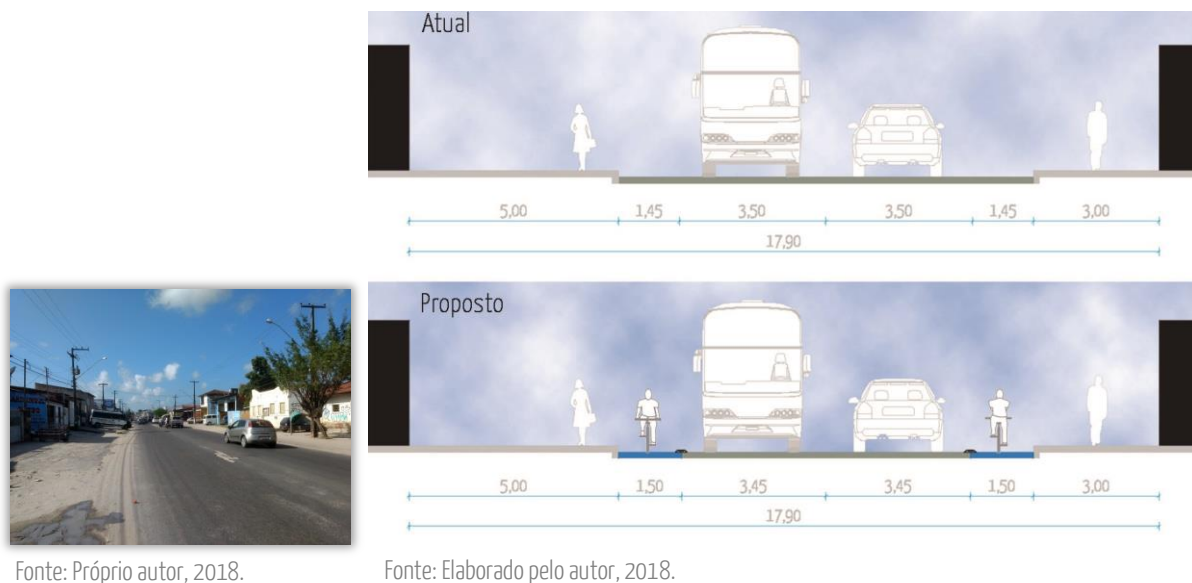
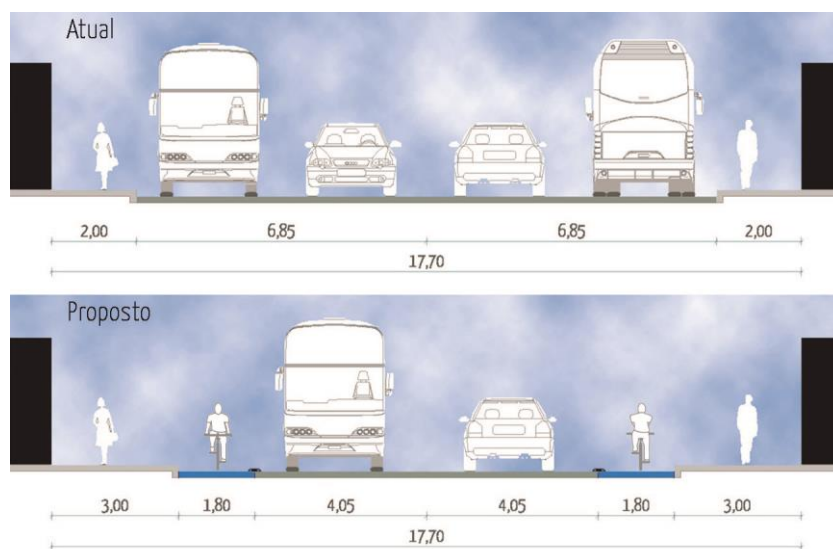


Figura 77 Perfil 10 - Av. Gal. Euclides Figueiredo sentido Bairro Bugio



via apresenta duas faixas de circulação elemento físico segregador, exceto o *Ponto 7* que dispõe de quatro faixas. A solução apresentada nesta seção, consiste na instalação de ciclofaixas unidirecionais na via, junto ao passeio com tachões reflexivos, seguindo o sentido do fluxo motorizado.

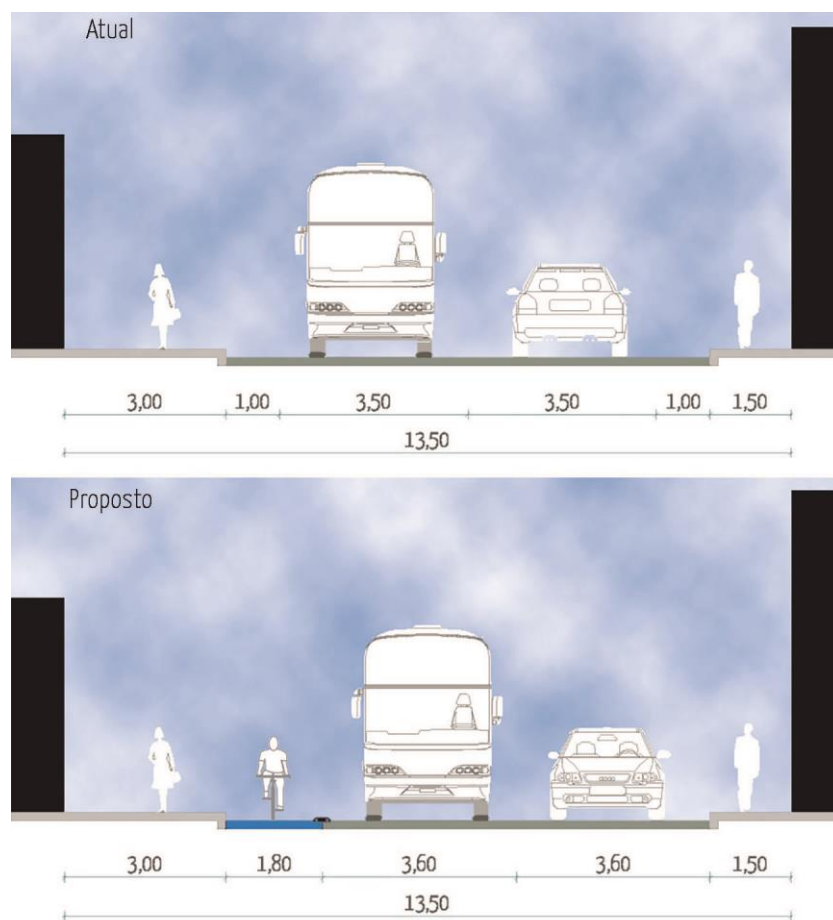
Figura 78 Perfil 11 - Av. Gal. Euclides Figueiredo sentido Bairro Veneza



Fonte: Próprio autor, 2018.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

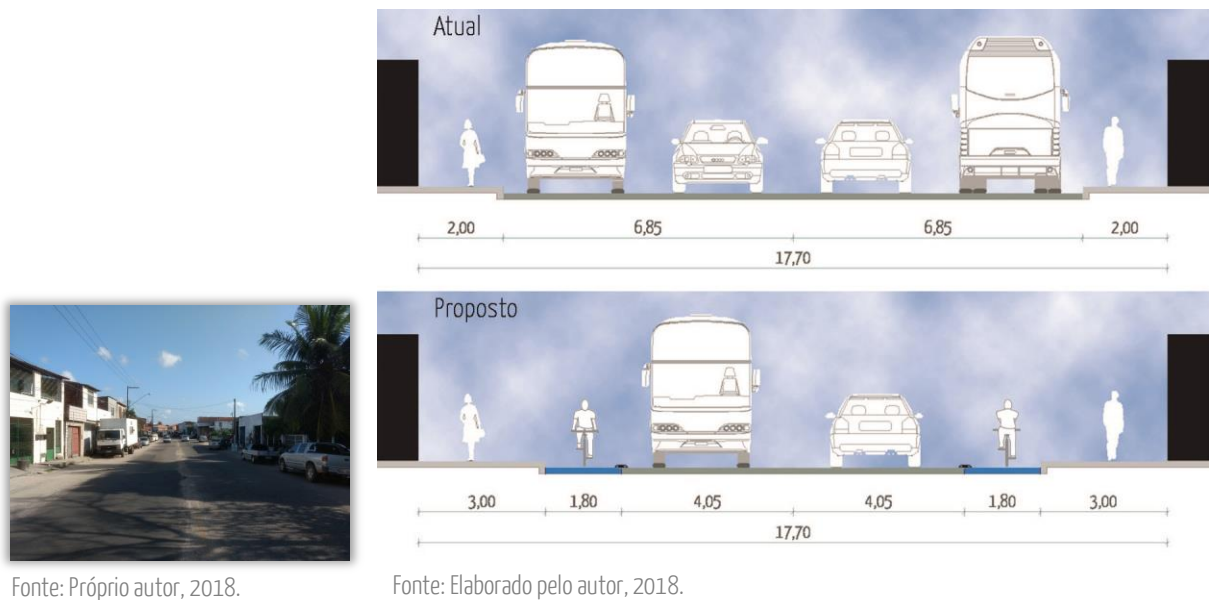
Figura 79 Perfil 12 - Rua Roberto Moraes sentido Bairro Santos Dumont



Fonte: Próprio autor, 2018.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Figura 80 Perfil 13 - Rua São Francisco sentido Bairro José Conrado de Araújo



Cruzamentos

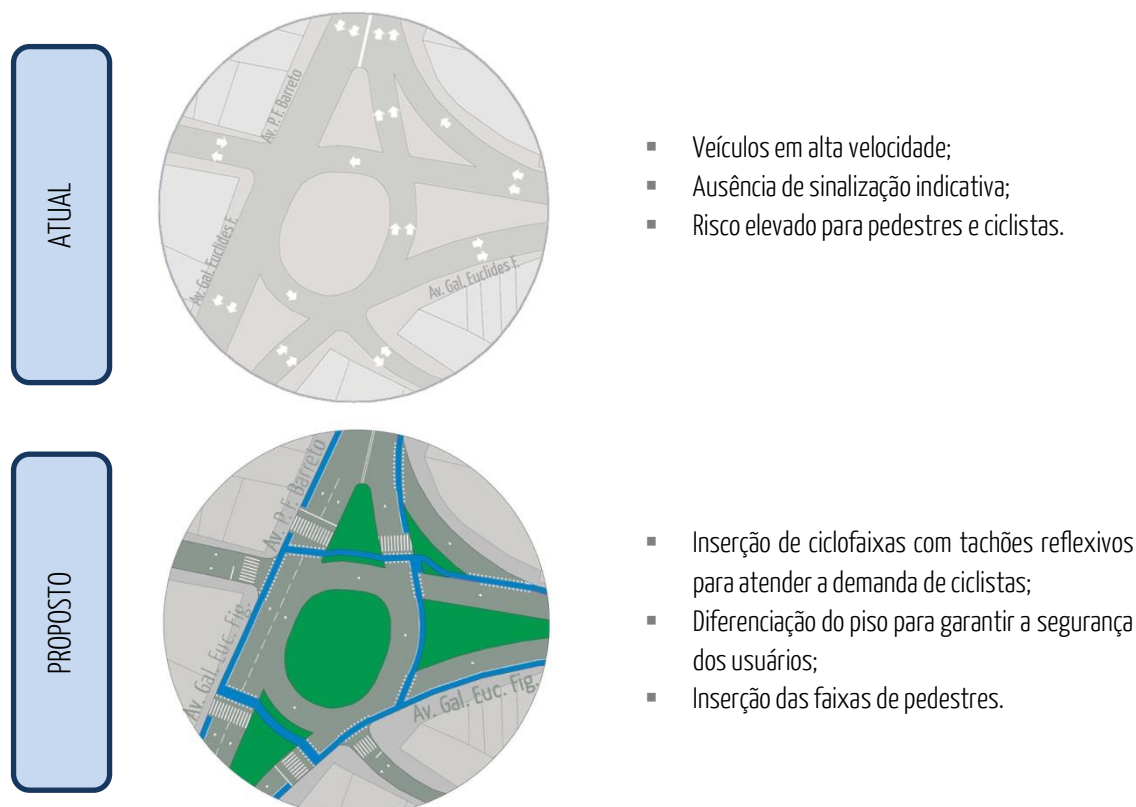
Durante todo o trabalho, foram abordadas as onze interseções viárias que mereciam ser estudadas a fim de amenizar os conflitos entre os modais. Segundo Gondim (2010, p.26), os cruzamentos são vistos como pontos de intimidação ou de riscos, sendo primordial a sinalização adequada, através da diferenciação de piso ou de mecanismos que reduzam a velocidade dos veículos motorizados. As propostas que serão apresentadas a seguir são estudos desenvolvidos ainda como anteprojeto, com base no diagnóstico que identificou os deslocamentos mais frequentes dos ciclistas, objetivando demonstrar as especificidades de cada interseção. Como referência para estas soluções, foram estudados alguns cruzamentos na Alemanha que, embora não sejam comuns no Brasil, pode ser adequados à nossa realidade.

Figura 81. Cruzamentos na Alemanha



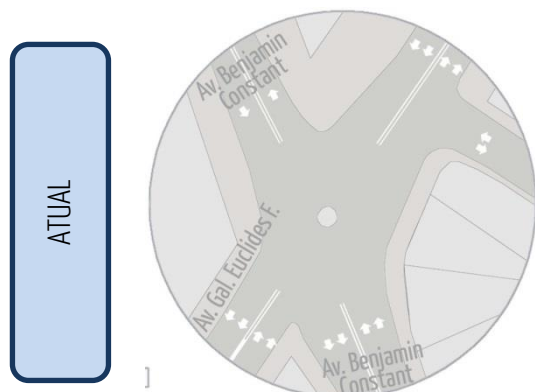
Fonte da esquerda para direita: < <https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:AND9GcS1fx1JHuHd805eiMilGkYA6za0SoWLRsJQkQazPqDdBl e6nf0PqLnDzEBFTQ;> <<https://davidgruenewald.de/wordpress/wp-content/uploads/2017/06/fahrradweiche-1024x576.jpg>>; <<https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:AND9GcS1fx1JHuHd805eiMilGkYA6za0SoWLRsJQkQazPqDdBl e6nf0PqLnDzEBFTQ;> <https://m.wn.de/var/storade/images/wn/startseite/muenster/2873344-kreisverkehre-in-muenster-es-laeuft-nicht-immer-rund/84739666-3-ger-DE/kreisverkehre-in-muenster-es-laeuft-nicht-immer-rund_image_1024_width.jpg>, ambas acessadas em 17 ago 2108.

a) Cruzamento 01

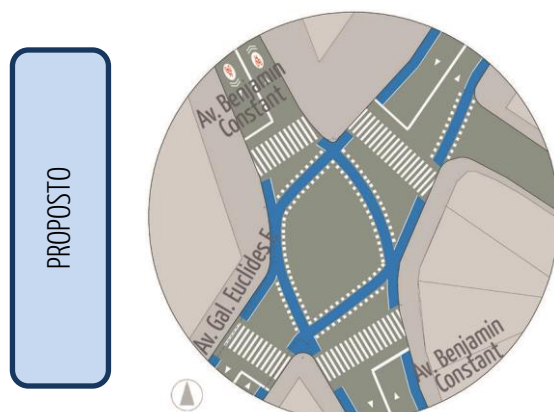


Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

b) Cruzamento 02



- Veículos em alta velocidade;
- Ausência de sinalização indicativa;
- Risco elevado para pedestres e ciclistas;
- Permissão para retorno no centro do cruzamento.



- Inserção de semáforo e retirada do retorno no centro do cruzamento;
- Inserção de ciclofaixas com tachões reflexivos para atender a demanda de ciclistas;
- Diferenciação do piso para garantir a segurança dos usuários;
- Inserção das faixas de pedestres;
- Sinalização da ciclorrota com tráfego compartilhado.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

c) Cruzamento 03



- Semáforos com tempo de acionamento exclusivamente para os carros;
- Área de grande fluxo de ônibus em decorrência do Terminal de Integração Maracaju;
- Sinalização viária precária;
- Risco elevado para pedestres e ciclistas.



- Transformação do canteiro central em uma área com ciclovias e passeio;
- Inserção de ciclofaixas com tachões reflexivos para atender a demanda de ciclistas;
- Diferenciação do piso para garantir a segurança dos usuários;
- Delimitação de piso na transição entre vias com ciclovia e/ou ciclofaixas para ruas com tráfego compartilhado;
- Inserção das faixas de pedestres.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

d) Cruzamento 04

ATUAL



- Ausência de sinalização indicativa;
- Carros estacionados ao longo da via, restando apenas uma faixa de circulação para os modais;
- Risco para pedestres e ciclistas;
- Interseção perigosa por conta das conversões permitidas.

PROPOSTO



- Inserção de ciclofaixas com tachões reflexivos para atender a demanda de ciclistas;
- Diferenciação do piso para garantir a segurança dos usuários;
- Inserção das faixas de pedestres;
- Delimitação de piso na transição entre vias com ciclovia e/ou ciclofaixas para ruas com tráfego compartilhado.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

e) Cruzamento 05

ATUAL



- Grande entroncamento viário sem presença do semáforo;
- Ciclistas que vem da Av. Juscelino Kubistchek são obrigados a cortar o trânsito para chegar a Rua do Carmo;
- Risco elevado para pedestres e ciclistas.

PROPOSTO



- Inserção de ciclofaixas com tachões reflexivos junto à margem do canal pluvial central, para atender a demanda de ciclistas;
- Diferenciação do piso para garantir a segurança dos usuários, principalmente nos cruzamentos;
- Criação de ilhas de segurança para comportar o acúmulo de ciclistas nas mudanças de direção;
- Inserção de travessias seguras para pedestres.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

f) Cruzamento 06

ATUAL



- Sinalização de prioridade inexistente;
- Ciclovia existente corta o cruzamento em apenas no eixo Leste-Oeste;
- Risco para pedestres e ciclistas, pela falta de sinalização nas travessias;
- Alto fluxo de veículos.

PROPOSTO



- Sinalização das travessias;
- Inserção de ciclofaixas com tachões reflexivos junto à margem do canal pluvial central, para atender a demanda de ciclistas, criando uma conexão no eixo Norte-Sul;
- Diferenciação do piso para garantir a segurança dos usuários;
- Inserção das faixas de pedestres.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

g) Cruzamento 07

ATUAL



- Ausência de sinalização nas travessias;

PROPOSTO



- Inserção da sinalização nas travessias, garantindo segurança ao ciclista;
- Inserção de faixas de pedestre.

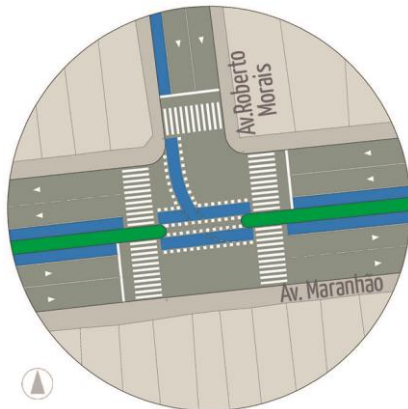
Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

h) Cruzamento 08

ATUAL



PROPOSTO



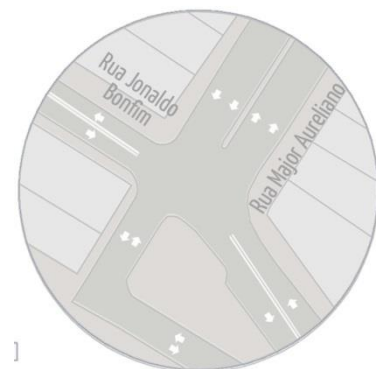
Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

- Sinalização viária precária;
- Entrada à Rua Roberto Moraes prejudicada por ser uma via de pequeno porte;
- Risco para pedestres e ciclistas, pela falta de sinalização nas travessias;
- Alto fluxo de veículos.

- Sinalização das travessias;
- Inserção de ciclofaixas com tachões reflexivos junto ao canteiro central, para atender a demanda de ciclistas;
- Diferenciação do piso para garantir a segurança dos usuários;
- Mudança na Rua Roberto Moraes que agora passa a ter um sentido, forçando aos motoristas que vem Maranhão a seguir na avenida e fazer retorno a cerca de 500 metros deste cruzamento.

i) Cruzamento 09

ATUAL



PROPOSTO



Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

- Entroncamento com grande fluxo de veículos;
- Muitos motoristas utilizam a contramão;
- Risco elevado para pedestres e ciclistas;
- Ausência de sinalização viária.

- Inserção de ciclofaixas com tachões reflexivos junto ao canteiro central da Av. Major Aureliano, desviando assim o fluxo de ciclistas;
- Diferenciação do piso para garantir a segurança dos usuários, principalmente nos cruzamentos;
- Delimitação de piso na transição entre vias com ciclovias e/ou ciclofaixas para ruas com tráfego compartilhado;
- Inserção de travessias seguras para pedestres.

j) Cruzamento 10

ATUAL



- Sinalização viária precária;
- Cruzamento com sinalização semafórica;
- Alto fluxo de veículos.

PROPOSTO



- Sinalização das travessias;
- Inserção de ciclofaixas com tachões reflexivos junto ao canteiro central da Rua Serafim Bonfim, para atender a demanda de ciclistas;
- Inserção de ciclofaixas com tachões reflexivos junto a faixa da direita;
- Diferenciação do piso para garantir a segurança dos usuários;
- Delimitação de piso na transição entre vias com ciclovia e/ou ciclofaixas para ruas com tráfego compartilhado.

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

k) Cruzamento 11

ATUAL



- Sinalização de prioridade inexistente;
- Ciclovia existente corta o cruzamento apenas no eixo Leste-Oeste;
- Risco para pedestres e ciclistas, pela falta de sinalização nas travessias;
- Alto fluxo de veículos.

PROPOSTO



- Sinalização das travessias;
- Inserção de ciclofaixas com tachões reflexivos para atender a demanda de ciclista;
- Criação da conexão no eixo Norte-Sul;
- Diferenciação do piso para garantir a segurança dos usuários;
- Diferenciação do piso para garantir a segurança dos usuários, principalmente nos cruzamentos;
- Delimitação de piso na transição entre vias com ciclovia e/ou ciclofaixas para ruas com tráfego compartilhado;

Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Considerações Finais

A construção desta monografia, cujo objetivo principal foi propor soluções para (re) estruturar a malha cicloviária na Zona Norte de Aracaju, capital sergipana, partiu da necessidade de discussão sobre a implantação democrática de estruturas ciclistas para a sociedade aracajuana. O título deste trabalho trouxe o termo “(re)” como crítica a inexistência de infraestrutura na região, ou seja, muita mais que reestruturar, as soluções apresentadas buscaram a estruturação.

Ao discutirmos sobre o espaço urbano e os desafios de locomoção, observamos que para a construção igualitária da cidade faz-se necessária a sincronia entre o planejamento urbano, as políticas de transporte e de mobilidade, e principalmente, dos interesses da população. A mobilidade urbana ainda vive um círculo vicioso pautado na expansão territorial habitacional incentivada pelo capital imobiliário que busca áreas fora da malha consolidada para seus novos empreendimentos, aumentando-se as distâncias de deslocamento para a população e, conseqüentemente, os custos e tempo perdido. O transporte público já ineficiente, por sua vez, fica ainda mais escasso e prejudica grande parte da população que usa diariamente os serviços, aumentando-se assim o interesse pelo automóvel, visto como a solução para os problemas de mobilidade. O governo então começa a incentivar o uso do automóvel com suas políticas ainda

rodoviaristas e, no fim, todos estão imóveis frente à desorganização urbana. O número de habitante por veículo sofreu queda assustadora em menos de 10 anos, logo após as políticas governamentais, passando de 7,3 hab/veículo em 2007 para 4,8 hab/veículo em 2017, segundo dados do Sindipeças (2018).

Os espaços das cidades que são destinados aos diferentes modais no Brasil não atendem à demanda real e continuam privilegiando o transporte motorizado individual. A bicicleta é um meio de transporte alternativo e deve ser utilizada como complemento dos transportes públicos para que tenhamos um espaço urbano mais igualitário, acessível e seguro, uma vez que gera impactos positivos causados na economia, seja no âmbito social, político e/ou ambiental. Ainda que seu uso, em geral, ainda seja mais presente na população mais carente, atualmente tem recebido adeptos de todas as camadas sociais com interesses diversos, tais como: lazer, prática de exercícios, compras, estudo, transporte de mercadorias e, principalmente, trabalho. Pesquisas realizadas com os ciclistas em todo o país revelam que o trabalho ainda é o principal motivo para se pedalar, mas existem fatores negativos que tem prejudicado a popularização deste modal. Os ciclistas deparam-se diariamente, em seus deslocamentos, com a malha cicloviária desconectada, ciclovias segregadas e pouco arborizadas, sinalização precária, pavimentação deteriorada obrigando a disputar o espaço como os carros no leito carroçável, falta de estacionamentos públicos e seguros, cruzamentos que priorizam os motoristas e políticas que promovam a cultura ciclística. Precisamos tratar a cidade como ambiente de uso coletivo, com atenção à fragilidade do usuário dentro do sistema e às condições adequadas de acessibilidade.

Ao discutirmos sobre as políticas de mobilidade em nosso país, observamos que existe muito a ser feito. O governo brasileiro desde 2003 com a criação do Ministério das Cidades (Lei Federal nº. 10.683/2003) e, posteriormente, em 2012 com ao instituir as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) através da Lei Federal nº.

12.587/12 vem trabalhando com em prol de cidades igualitárias a partir da democratização do espaço urbano. Entretanto, é preciso firmeza nas suas decisões uma vez que o índice de cumprimento da Lei é bastante desanimador e apenas são elaborados decretos prolongando ainda mais os prazos para os municípios elaborarem seus planos de mobilidade. Esta é uma situação preocupante, sendo a população a mais prejudicada.

Aracaju é mais um dos municípios brasileiros a não cumprir com as determinações federais no tocante a Política de Mobilidade Urbana. Uma cidade que atualmente tem seu Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano em revisão, utilizando o PDDU de 2000, e Código de Obras vigente de 1966, não possui seu Plano de Mobilidade aprovado e não há previsões reais para tal aprovação. Enquanto isso, a cidade se desenvolve a mercê do capital imobiliário e de interesses privados que beneficiam uma pequena parcela da população, negando assim o direito do cidadão à cidade. A frota de automóveis nas ruas tem crescido absurdamente, ao passo que o transporte público tem reduzido o número de passageiros. Isto é reflexo de uma política que incentiva o uso do transporte motorizado individual, principalmente com a facilidade de compras das motocicletas associada ao transporte público precário.

A capital sergipana, por ter a maior parte do seu território com declividade mínima, é vista com alto potencial para intervenções ciclísticas. A infraestrutura cicloviária em Aracaju, embora seja vista como uma das mais extensas no país na relação extensão x área do município, não atende satisfatoriamente à demanda existente, desfavorecendo áreas periféricas onde está a grande massa de ciclistas que utilizam a bicicleta como meio de transporte. As políticas municipais de mobilidade tem se mostrado passiva diante desta realidade, focando programas de ciclovias de cunho turístico, em regiões que já apresentam infraestrutura ciclística. O discurso de incentivo ao modal existe, porém o direcionamento não é democrático e inclusivo.

Conforme estudos apresentados, existe na Zona Norte uma demanda de ciclistas que clamam por segurança viária. O discurso político de que intervir na região carece de altos investimentos públicos não condizem com a realidade, uma vez que, conforme plano cicloviário proposto neste trabalho comprovou-se que é possível intervir com baixo custo, não necessariamente instalando ciclovias segregadas. Contudo, faz-se necessária a inversão da lógica atual de incentivo ao automóvel, pois quanto maior for a presença da malha viária, mais incentivo é dado ao uso do transporte motorizado, prejudicando pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo. Entender que estacionamentos ao longo da via, em sua maioria, podem ser substituídos por calçadas mais largas, ciclovias e/ou ciclofaixas, é dar ao cidadão novas opções de deslocamento com qualidade e segurança. Se o espaço urbano for democrático, se o direito à cidade for dado a todos, os conflitos podem ser reduzidos drasticamente.

Para que sejam realizadas propostas que atendam a necessidade e demanda real dos usuários, é preciso ir a campo e observar como estes ciclistas se comportam. Intervir no espaço urbano vai além de uma cadeira de escritório e mapas de satélite, é preciso vivenciar as particularidades de cada local. Muitas vezes em uma mesma avenida, existem comportamentos distintos influenciados por fatores diversos que precisam ser levados em consideração, tais como o uso e ocupação do solo, o fluxo de pedestres, velocidade das vias, dimensão e qualidade das calçadas e do leito carroçável, assim como das infraestruturas ciclísticas presentes, dentre outros. Em suma, o espaço é dinâmico, precisamos observá-lo com a mesma inocência de uma criança ao chegar a um ambiente novo. Sejam curiosos e despidos de pré-julgamentos.

Esta discussão não deve ser limitada ao meio acadêmico, inserir a sociedade civil e os órgãos públicos competentes é de suma importância para a construção de uma cidade democrática, garantindo assim novas soluções para o espaço urbano trazendo subsídios para futuras propostas e efetiva implantação.

Referências



BRASIL. (2018). Casa Civil. **Lei nº 13.683 de 19 DE junho de 2018**. Altera as Leis nº 13.089, de 12 janeiro de 2015 (Estatuto da Metrópole), e 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana . Casa Civil, Brasília, 19 Jun 2018.

_____. (2017). Casa Civil. **Lei nº 13.502 de 1º de novembro de 2017**. Estabelece a organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios; altera a Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016; e revoga a Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, e a Medida Provisória nº 768, de 2 de fevereiro de 2017. Casa Civil, Brasília, 1º Nov 2017.

_____. (2016). Casa Civil. **Lei nº 13.406 de 26 de dezembro de 2016**. Altera os §§ 3o e 4o do art. 24 da Lei no 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para estender o prazo exigido para a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana e para sua compatibilização com o plano diretor municipal. Casa Civil, Brasília, 26 Dez 2016.

_____. (2014). Conselho das Cidades. **Resolução recomendada nº 34 de 01 de julho de 2005** alterada pela resolução recomendada nº 164 de 26 de março de 2014. Diário Oficial da União – DOU, Brasília, DF, 14 jul 2005, seção 1, p. 89 e Diário Oficial da União – DOU, Brasília, DF, 20 out 2014, seção 1, p. 64, respectivamente.

_____. (2012). Casa Civil. **Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Casa Civil, Brasília, 3 Jan 2012.

_____. (2003). Casa Civil. **Lei nº 10.683 de 28 de maio de 2003**. Dispõe sobre a organização da Presidência da república e dos Ministérios, e dá outras providências. Casa Civil, Brasília, 28 Mai 2003.

_____. (2001). Casa Civil. **Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Casa Civil, Brasília, 10 Jul 2001.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ARACAJU. (2016a) **Plano Diretor de Mobilidade de Aracaju**. (Proposta) Aracaju: 2016, 185p.

- _____. (2016b). **Plano Diretor de Mobilidade de Aracaju - anexos**. (Proposta) Aracaju: 2016, 380p.
- _____. (2012). **Consolidação do Plano de Mobilidade de Aracaju**. (Proposta) Aracaju: 2012, 349p.
- _____. (2006). **Lei nº 3.357 de 27 de junho de 2006**. Delimitação do Bairro Japãozinho. PMA, Aracaju, 14 Jul 2006.

Bibliográficas

- AFFONSO, Nazareno Sposito Neto Stanislau. Mobilidade sustentável no Brasil: é possível?. In: _____. Mobilidade urbana no Brasil / org.: Evaristo Almeida. – São Paulo : Editora Fundação Perseu Abramo, 2016. p.73-95.
- ANDRADE, José Waldson Costa de. **Desenvolvimento de um índice para a avaliação da ciclabilidade na cidade de Aracaju**. (Dissertação de Mestrado) Universidade Federal de Sergipe – Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente. São Cristóvão, 2018. 182f.
- ANTP (2016). **Sistema de informações da mobilidade urbana: Relatório geral 2014**. Disponível em: < http://files.antp.org.br/2016/9/3/sistemasinformacao-mobilidade--geral_2014.pdf>. Acesso em 15 nov 2017.
- BALBIM, Renato. Mobilidade: uma abordagem sistemática. In: _____. Cidade e movimento : mobilidades e interações no desenvolvimento urbano / organizadores: Renato Balbim, Cleandro Krause, Clarisse Cunha Linke. – Brasília : Ipea : ITDP, 2016. p. 23-42.
- BARBOSA, Jorge Luiz. O significado da mobilidade na construção democrática da cidade. In: _____. **Cidade e movimento : mobilidades e interações no desenvolvimento urbano** / organizadores: Renato Balbim, Cleandro Krause, Clarisse Cunha Linke. – Brasília : Ipea : ITDP, 2016. p.43-56.
- BARTLELT, Danilo Dawid & PAULA, Marilene de. (ORG.) **Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas**. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016, 136p.
- BIANCO, Sérgio Luiz. (s.d.). **O papel da bicicleta para a modalidade urbana e a inclusão social**. Disponível em:

<<http://www.ta.org.br/site/Banco/6clipping/MobilidadeSergioBianco.doc>>. Acesso em: 02 jul 2017.

BICICLETA NOS PLANOS. (2015) **Guia Incluindo a Bicicleta nos Planos**. Disponível em: <<http://bicicletanosplanos.org/como-participar/guia/>>. Acesso em: 27 mai 2017.

BUSTOS, Valter (s.d.). **A história da bicicleta, por Valter Bustos**. Disponível em: <<http://www.escoladebicicleta.com.br/historiabicicletaW.html>>. Acesso em 19 nov 2017.

CICLO URBANO. (2016). **Relatório síntese da pesquisa origem e destino das viagens de bicicleta no município de Aracaju**. Disponível em: <<http://www.ciclourbano.org.br/wp-content/uploads/RELAT%C3%93RIO-S%C3%8DNTENSE-PESQUISA-ORIGEM-E-DESTINO-DAS-VIAGENS-DE-BICICLETA-NO-MUNIC%C3%8DPIO-DE-ARACAJU.pdf>>. Acesso em 14 jun 2017.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Pini, 1990.

DUARTE, Fábio. **Introdução à mobilidade urbana**./ Fábio Duarte, Rafaela Libardi, Karina Sánchez./ 1.ed. (ano 2007), 3ª reimpr./ Curitiba: Juruá, 2012.

FARIA, Luiza Gomide de. Mobilidade urbana no Brasil e o programa de aceleração do crescimento (PAC). In: _____. **Mobilidade urbana no Brasil** / org.: Evaristo Almeida. – São Paulo : Editora Fundação Perseu Abramo, 2016. p.175-95.

FAZZI, L. R. et al. **Redução da alíquota da CIDE: o dilema dos preços da gasolina e do etanol**. In: 10º CONGRESSO SOBRE GERAÇÃO DISTRIBUÍDA E ENERGIA NO MEIO RURAL, 2015, São Paulo/ SP. Anais Eletrônicos... São Paulo/ SP: USP, 2015. Disponível em: <<http://www.iee.usp.br/agrener2015/sites/default/files/tematica1/769.pdf>> Acesso em 15 nov 2017.

FRANÇA, Sarah Lúcia Alves. **Estado e mercado na produção contemporânea de habitação em Aracaju/SE**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2016, 354f.

GEHL, Jan. **Cidade para Pessoas**. Jan Gehl; Tradução Anita Di Marco. 3. Ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GONDIM, Monica Fiuza. **Cadernos de desenho de Ciclovias**. COPPE – Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2010. ISBN: 978-85-906631-1-9.

INFONET. Frota de veículos dispara e ‘enforca’ trânsito de Aracaju. Disponível em: <<http://infonet.com.br/noticias/cidade/frota-de-veiculo-dispara-e-enforca-transito-de-aracaju/>>. Acesso em 07 abr 2018.

- IZAGA, Fabiana; LEITE, Carlos. **Mobilidade urbana, projeto urbano e sociedade**. In: ENCONTRO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO (ENANPARQ), 4., 2016, Porto Alegre. Anais Eletrônicos... Porto Alegre: PROPAR/UFRGS, 2016. Disponível em: <<http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq-4/SESSAO%2021/S21-00-IZAGA,%20F;%20LEITE,%20C.pdf>> Acesso em 20 mai. 2017.
- LEITAO, Miriam. **Mobilidade urbana piorou com incentivos ao uso do carro**. Disponível em: <<http://blogs.oglobo.globo.com/miriam-leitao/post/mobilidade-urbana-piorou-com-incentivos-ao-uso-do-carro-500635.html>>. Acesso em 15 nov 2017.
- LINKE, Clarisse Cunha; SERRA, Bernardo; GARREFA, Fernando; ARAÚJO, Débora Cristina; VILLA, Simone Barbosa; NADALIN, Vanessa Gapriotti; KRAUSE, Cleandro. Inserção urbana de habitação de interesse social: um olhar sobre mobilidade cotidiana e uso do solo. In: _____. **Cidade e movimento : mobilidades e interações no desenvolvimento urbano** / organizadores: Renato Balbim, Cleandro Krause, Clarisse Cunha Linke. – Brasília : Ipea : ITDP, 2016. p.271-302.
- JUNIOR, Archimedes Azevedo Raia. **Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais e sistema de informações geográficas**. (Tese de Doutorado) Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo. CTG. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Civil, 2000.
- LAMBERT, Benoît. **El retorno de la bicicleta**. In: El Correo de La Unesco. Janeiro de 1998. p. 30-32. Disponível em: <unesdoc.unesco.org/images/0011/001104/110425so.pdf>. Acesso em 17 Ago 2017.
- MAIS BICI (s.d.). **Estrutura Ciclovária**. Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/mais-bici-estrutura-ciclovitaria/2221>>. Acesso em 01 jul 2018.
- MALAGUTI, Regina. **Sinalização ciclovária federal brasileira e sua aplicação**. (Monografia) Universidade Federal do Rio de Janeiro – Curso de Especialização em Engenharia Urbana. Escola Politécnica, 2011, 71f
- MALATESTA, Meli. Caminhabilidade e segurança: o desafio do desenho urbano nas cidades brasileiras. In: _____. **Cidade de Pedestres**. Rio de Janeiro: Babilonia Cultura Editorial, 2017, p. 68–81.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. (2018). Levantamento sobre a situação dos Planos de Mobilidade Urbana nos municípios brasileiros. Disponível em: <

<http://www.cidades.gov.br/component/content/article?id=4398>>. Acesso em 23 jun 2017.

_____. (2007). **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil. Brasília: Ministério das Cidades - Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.p. 232.

MOBICIDADE.(s/n). **11 ideias para ciclovias mais seguras**. Disponível em: < <http://www.mobicidade.org/wp-content/uploads/2015/03/MOBICIDADE-propostasciclovias.pdf>>. Acesso em 9 jul 2018.

NERI, Thiago Boton. **Proposta metodológica para definição de rede cicloviária: um estudo de caso de Maringá**. (Tese de Mestrado) Universidade Estadual de Maringá, Centro de Tecnologia, Departamento de Engenharia Civil. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, 2012.

NETTO, Vinicius M. **A cidade como resultado: consequências de escolhas arquitetônicas**. In: _____. Cidade e movimento : mobilidades e interações no desenvolvimento urbano / organizadores: Renato Balbim, Cleandro Krause, Clarisse Cunha Linke. – Brasília : Ipea : ITDP, 2016. p.101-130.

NOVAES, Ícaro. **Operação do Caju Bike é encerrada após fim de contrato**. Disponível em: < <http://infonet.com.br/noticias/cidade/operacao-do-caju-bike-e-encerrada-apos-fim-de-contrato/>>. Acesso em 26 abr 2018.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. **Relatório estatístico de segurança viária – Pedestres**.1ª ed. São Paulo: Indaiatuba, 2017.

OLIVEIRA, Sayuri Silva Dantas de. **Ciclorrotas de Aracaju: análise do potencial da extensão da malha cicloviária da cidade através do compartilhamento viário**. (Monografia) Universidade Tiradentes, 2016, 93f.

SCIFONI, Simone. Urbanização brasileira e mobilidade urbana. In: _____. **Mobilidade urbana no Brasil** / org.: Evaristo Almeida. – São Paulo : Editora Fundação Perseu Abramo, 2016. p.23-32.

SHETINO, André Maia. **Pedalando na Modernidade: a bicicleta e o ciclismo no Rio de Janeiro e em Paris na transição dos séculos XIX-XX**. (Dissertação de Mestrado) Universidade Federal do Rio de Janeiro – Mestrado em História Comparada. IFCS: Rio de Janeiro, 2007. 119f.

SILVA, Antônio Néelson Rodrigues da; COSTA, Marcela da Silva; MACÊDO, Márcia Helena. Planejamento integrado, organização espacial e mobilidade sustentável no contexto de

idades brasileiras. In: _____. **Cidade e movimento : mobilidades e interações no desenvolvimento urbano** / organizadores: Renato Balbim, Cleandro Krause, Clarisse Cunha Linke. – Brasília : Ipea : ITDP, 2016. p.81-80.

SINDIPEÇAS – SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DE COMPONENTES PARA VEÍCULOS AUTOMOTORES; ABIPEÇAS – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DA INDÚSTRIA DE AUTOPEÇAS. **Relatório da frota circulante 2018**. SINDIPEÇAS, março 2018. 5 p. Disponível em: <http://automotivebusiness.com.br/abinteligencia/pdf/R_Frota_Circulante_2018.pdf> Acesso em 25 mai 2018.

_____. (2017). **Análise sobre o levantamento da frota circulante**. SINDIPEÇAS, 2017. 6 p. Disponível em: <https://www.sindipecas.org.br/sindinews/2017/2017_Junho_AnaliseLevantamentoFrota.pdf> Acesso em 15 mai 2018.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**/ Jeff Speck; tradução Anita Dimarco, Anita Natividade. - I. ed. - São Paulo: Perspectiva 2016.

THINKING INSIGHT. (2015). **Pedalando na Cidade – Estudo de comportamento sobre o uso da bicicleta no Brasil**. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/pedalando-na-cidade.pdf>>. Acesso em: 02 jul 2017.

TRANSPORTE ATIVO. (2018). **Perfil do Ciclista Brasileiro**. Disponível em: <<http://bit.ly/Perfil18>>. Acesso em 27 ago 2018.

_____. (2015). **Perfil do Ciclista Brasileiro**. Disponível em: <<http://www.ta.org.br/perfil/ciclista.pdf>>. Acesso em 14 jun 2017.

VALE, David Sousa. **A cidade e a bicicleta: uma leitura analítica**. Finisterra – Revista Portuguesa de Geografia, Centro de Estudos Geográficos, Lisboa, v. 51, n. 103, 2016, p.45-66.

VERAS, Mariana; DOMENICO, Marlise Di; MARQUES, Karina do Valle. **O transporte dentro da perspectiva ambiental da saúde**. In:_____. ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse Cunha (org.). Cidade de pedestres: A caminhabilidade no Brasil e no mundo. Rio de Janeiro: Babilonia Cultural Editorial, 2017, p. 57-68.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. In: _____. **Cidade e movimento : mobilidades e interações no desenvolvimento urbano** / organizadores: Renato Balbim, Cleandro Krause, Clarisse Cunha Linke. – Brasília : Ipea : ITDP, 2016. p.57-80.

_____. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC Nacional, 2012. 216p.

VELASCO, Clara; REIS Thiago. **Em 3 anos, malha cicloviária mais que dobra de tamanho nas capitais do país.** Disponível em: < <http://g1.globo.com/economia/noticia/em-3-anos-malha-cicloviaria-mais-que-dobra-de-tamanho-nas-capitais-do-pais.ghtml> >. Acesso em 09 jul 2017.

VELOZO, Emerson Luiz. **Ciclismo e cultura: anotações sobre os usos da bicicleta.** In: CONGRESSO SULBRASILEIRO de CIÊNCIAS DO ESPORTE, 5, 2010, Itajaí/ SC. Anais Eletrônicos... Itajaí/ SC: UIVALI, 2010. Disponível em: < <http://congressos.cbce.org.br/index.php/sulbrasileiro/vcsbce/paper/viewFile/1920/1021> f> Acesso em 02 jul 2017.

Apêndices



Apêndice A: Entrevistas de campo

Apêndice B: Questionário eletrônico

Apêndice C: Planilhas dos levantamentos de campo

Apêndice D: Fichas de detalhamento das rotas dos ciclistas

Entrevista de Campo 01

<i>Entrevistado:</i> Entrevistado A	
<i>Profissão:</i> Vendedor	<i>Idade:</i> 24 anos
<i>Reside em:</i> Conjunto Marcos Freire 3, bairro Taiçoca – Nossa Senhora do Socorro/SE	
<i>Trabalha em:</i> Bairro centro – Aracaju/SE	<i>Data da entrevista:</i> 10.09.2017

Glackson Júnior (GJ): Você mora no Conjunto Marcos Freire 3 e vai diariamente para o Centro de Aracaju? Qual o teu trajeto?

Entrevistado A (EA): *Eu vou pela ponte de Socorro.*

GJ: Naquele trecho do Bairro Porto Dantas tem ciclovia? Você costuma usá-la?

MS: *Ciclovias?... Tem “tem”, no lado direito. Eu uso a ciclovia do Porto Dantas quando estou voltando para casa, na ida ao trabalho eu não uso pois ela existe apenas de um lado da via.*

GJ: E porque você não usa a ciclovia na ida ao trabalho?

EA: *Não sei... é porque a ciclovia ali é só uma parte! A ciclovia é do começo da ponte até a rótula [refere-se a rótula do Marcos Freire 2 no Município de Nossa Senhora do Socorro]. Quando passa a ponte para ir ao Marcos Freire, de lá até o posto de gasolina tem ciclovia. Depois vem a rótula e a partir daí começa novamente a ciclovia e eu uso. Mas nem sempre porque tem partes dela que são danificadas.*

GJ: Por estarem destruídas, muitas vezes é impossível utilizar as ciclovias e a todo o momento é preciso sair para a via.

EA: *Pois é. Por isso que às vezes eu prefiro ir pela avenida “por conta que” a parte destruída danifica a bicicleta.*

GJ: Neste trajeto que você faz do Marcos Freire até o Centro de Aracaju, tem algum ponto que você identifica como sendo mais perigoso? Por exemplo, naquele trecho eu não passaria em determinado horário.

EA: *Ali, no... por conta da movimentação da pista na ponte que está interditada [refere-se a ponte que liga os municípios de Aracaju e Nossa Senhora do Socorro, através dos bairros Porto Dantas na capital e o conjunto Marcos Freire II na cidade vizinha]. Ali é perigosíssimo! Além do grande número de carros, ali não tem ciclovia, ponte está interditada, a movimentação é grande e lá tem várias placas proibindo o trânsito de ciclistas. E por onde é que a gente vai então? Pelas cabeças deles?*

GJ: Placas proibindo o trânsito de ciclistas?

EA: *É sério! Proibindo o trânsito de ciclistas. Aí não tem como a gente andar. Tem que andar pela rua mesmo!*

GJ: Vamos supor que você está no seu trabalho, que fica no bairro Centro em Aracaju, e precisa se deslocar até o terminal Maracaju localizado no bairro Santos Dumont. Qual o trajeto que você faria?

EA: *Eu pegaria a Avenida João Ribeiro, passando pelo Hospital São José e daí poder pegar a Avenida Maracaju.*

GJ: Este é o único caminho que tem vem em mente?

EA: *Sim é o único caminho.*

GJ: Neste trecho você identifica algum local perigoso por conta da ausência de ciclovia, onde o ciclista tem que conviver com os carros?

EA: *A avenida do São José [Avenida João Ribeiro].*

GJ: Muitas pessoas reclamam da ladeira da Maracaju, onde muitas vezes o ciclista acaba descendo da bicicleta e segue o trajeto andando por conta do trecho íngreme. Para você, este trecho te gera insegurança, já que dependendo do horário subir a ladeira empurrando faz do ciclista alvo fácil para a prática de assaltos? Você costuma seguir o trecho pedalando ou também desce e vai empurrando a bicicleta?

EA: *Eu desço e subo empurrando. Não vejo o local como perigoso, mas depende. As vezes tem muitos carros estacionados naquela avenida, as calçadas tem umas que são altas e outras baixas, e aí fica difícil porque a gente tem que ficar esperando o carro passar! A gente para... é meio que perigoso mesmo.*

GJ: Além do trajeto do Porto Dantas, qual o outro trajeto que você faz para chegar em casa?

EA: *Quando tenho compromisso no Bairro Dezoito do Forte, costumo ir para casa descendo a Maracaju [atual Avenida Juscelino Kubistchek] e pegando a Avenida Euclides de Figueiredo. A Euclides é a pior de todas!*

GJ: A Avenida Euclides de Figueiredo está passando por um longo processo de reforma. Você diz que ela é a pior de todas. Mas se refere ao seu momento atual ou já era ruim?

EA: *Sempre foi ruim. Tanto a pé, quanto de ônibus, como de bicicleta. Péssimo! Sempre foi ruim!*

GJ: Observo que mesmo estando na faixa e mão corretas, alguns ciclistas acabam transitando na faixa da esquerda mesmo quando o ideal é que transite na faixa direita, uma vez que os carros tendem a estar em velocidade mais baixa. Você comumente pedala em que faixa?

EA: *Eu pedalo sempre na faixa direita.*

GJ: Se a ciclovia fosse implantada naquele trecho e fosse bidirecional em um dos lados da via, você acha que resolveria o conflito no trânsito?

EA: *Eu acho que resolveria. Assim... É, resolveria, só que tivesse a parte do pedestre também né? Porque muitas vezes o pedestre fica encima e acaba dando uma contradição entre os três [pedestres, ciclistas, carros].*

GJ: Você utiliza apenas a bicicleta para percursos menores ou já utilizou para percursos longos?

EA: Até agora apenas para percursos menores, ainda não precisei pedalar para muito longe.

GJ: Se você precisasse pedalar para grandes percursos, por exemplo, até a Aruanda na Zona de Expansão de Aracaju, e tivesse nos terminais estacionamentos próprios para bicicletas onde você pudesse guardar com segurança e então utilizar o transporte público, você o faria?

EA: Eu utilizaria sim, porque custaria bem menos tempo.

GJ: Nos dias chuvosos, você costuma substituir a bicicleta pelo transporte coletivo?

EA: Não. Eu coloco a capa de chuva e vou pedalando mesmo.

GJ: Nestes trechos que você identificou e que faz sempre, costuma ter borracharias?

EA: Sim, todos os trajetos eu faço tem borracharias. Quanto a isto, sempre tem.

<i>Entrevistado:</i> Entrevistado B	
<i>Profissão:</i> Estudante	<i>Idade:</i> 25 anos
<i>Reside em:</i> Loteamento Pau Ferro, bairro Cidade Nova – Aracaju/SE	
<i>Trabalha em:</i> Desempregado, estudava no Bairro Centro – Aracaju/SE	<i>Data da entrevista:</i> 12.09.2017

GJ: Glackson Júnior (GJ): Você ainda pedala? Com que frequência?

Entrevistado B (EB): *Eu parei. Porque minha bicicleta quebrou e como o curso acabou eu não consertei. Daí parei de usar.*

GJ: Você costuma usar a bicicleta para que finalidades?

EB: *Eu usava para ir ao Centro pagar alguma coisa, para resolver alguma coisa, “tá ligado”. Também utilizava ela para ir ao curso lá no Centro, no Senai (Está localizado na Rua Propriá, nº. 201)*

GJ: Seus deslocamentos sempre eram direcionados para o Centro da cidade. Qual o percurso que você costuma fazer de sua casa até lá?

EB: *Rapaz, o percurso que eu pegava? Eu seguia o sentido dos ônibus. (O entrevistado se refere ao ônibus da linha Maracaju/DIA, cujo itinerário se inicia no terminal Maracaju, bairro Santos Dumont, seguindo pela avenida Juscelino Kubistchek, passando pela João Ribeiro, cruzando na avenida Simeão Sobral até chegar ao terminal do Mercado no Centro.) Quando chegava na parte dos lotações (Av. Dr. Carlos Firpo) eu ia direto ali, seguia reto. (refere-se a rua Capela) Só que era carro para caramba ali, né? Não tinha nada ali para o ciclista, aí “pow”, nem tem né? E eu acho que nunca vai ter!*

GJ: Você consegue identificar outra rota alternativa para ir ao bairro Centro?

EB: *Tem outra rota. Aquela do Circular, por onde o Circular vai (o entrevistado refere-se ao ônibus da Linha Circular Indústria e Comércio) que tem aquela rua do ciclista, ali. (refere-se a avenida Coelho Campos). Dalí eu seguia pela ciclovia.*

GJ: E como você avalia o estado da ciclovia da Simeão Sobral?

EB: *Tem umas partes que era bem subida (refere-se as placas de ciclovia danificadas pelas raízes das árvores), não é muito boa não.*

GJ: Qual o melhor horário para pedalar, levando em consideração o conforto e a segurança?

EB: *Rapaz, de conforto e segurança? Os dois juntos, velho! Pela manhã bem cedo, umas 6:00h, 5:30h, é o melhor horário. O sol não é forte e é mais seguro. Ou a noite também, depois das 17:30h, mas é muito carro, muito trânsito. É ruim!*

GJ: Nos percursos que você costuma fazer, consegue identificar trechos inseguros?

EB: *Ah, o do Dezoito do Forte, na Avenida Maracaju. Porque os carros colam muito na gente, só faltam atropelar a gente. Uma vez eu e uma amiga íamos sendo atropelados. Já passei muitas coisas deste tipo. Ah, tem também a rótula da Simeão Sobral, porque os carros ali parecem que ficam “doidos”. Na hora de atravessar é bem complicado.*

GJ: Nestes trajetos tem infraestrutura de apoio?

EB: *Não. Não vejo nenhuma. Uma vez a minha bicicleta quebrou no meio do caminho e não tinha nenhuma borracharia aberta. Voltei para casa empurrando.*

GJ: Em qual tipo de ciclovia você se sente mais seguro: central ou à direita da via?

EB: *Nos cantos! É mais seguro no canto, não sei explicar o porquê. Acho mais seguro no trânsito.*

GJ: A Avenida Juscelino Kubistchek tem bastantes ladeiras, isto é um empecilho para você?

EB: *Ah, não vejo empecilho não. Muitas vezes eu pegava o embalo e já ia.*

GJ: Para o trabalho, qual o maior percurso que você já fez? Por que escolheu a bicicleta como meio de locomoção?

EB: *Já pedalei até a orla (cerca de 17km). Prefiro ir de bicicleta porque é mais rápido. Ir de ônibus demora bastante.*

GJ: Se você tivesse a oportunidade de integração modal em que você pudesse deixar a sua bicicleta em um terminal e continuasse a viagem de transporte público. Você o faria?

EB: *Rapaz, eu continuaria indo de bicicleta.*

Entrevistado: Entrevistado C	
Profissão: Desempregado	Idade: 25 anos
Reside em: Rua São João, Bairro Industrial, Aracaju/SE	
Trabalha em: Desempregado, trabalhava no Bairro Centro – Aracaju/SE	Data da entrevista: 15.09.2017

Glackson Júnior (GJ): Utiliza ou utilizava a bicicleta para trabalhar ou estudar? Onde fica ou ficava o seu trabalho (ou estudo)?

Entrevistado C (EC): Quando eu trabalhava utilizava para ir ao trabalho e quando mais novo, utilizava para ir à escola.

(GJ): Utiliza a bicicleta com que frequência?

EC: Atualmente eu ando de bicicleta em grupos de pedais, ou seja, a frequência é de três a quatro dias na semana. Final de semana é de vez em quando.

(GJ): A bicicleta é utilizada apenas para o trabalho ou utiliza para outras finalidades?

EC: Eu utilizo a bicicleta para vários fins, vou para casas de amigos de bicicleta, ao shopping de bicicleta. Todos os lugares que derem para eu ir de bicicleta eu vou. Também utilizo a bicicleta para deslocamentos próximos, entre bairros da Zona Norte mesmo. Prefiro ir de bicicleta porque os ônibus demoram e a passagem é bastante cara.

(GJ): Qual o melhor horário para pedalar?

EC: O melhor horário para pedalar é pela manhã, na faixa entre as 7h e 8:30h, que é quando o sol não está tão quente. E durante a noite. Tardezinha também é bom porque não tem mais sol e já está escurecendo. A minha preferência são esses horários principalmente por conta do sol.

(GJ): Se você precisasse sair de tua casa para ir ao terminal Maracaju, qual trajeto você faria?

EC: Eu pegaria a Avenida João Ribeiro e desceria a Maracaju. Infelizmente! É mais próximo mas tem muita ladeira.

(GJ): Existe outro trajeto alternativo?

EC: Eu desceria a Avenida João Ribeiro até a Simeão Sobral, passaria pela rua do Hospital Santa Izabel até chegar na Maranhão. Daí eu seguiria pela Roberto Moraes até chegar na Rua da Praça do Santos Dumont (refere-se a Rua General Prado).

(GJ): Nestes trajetos que você citou, consegue identificar trechos que você julgue inseguros? Por quê?

EC: Na Avenida Maracaju tem muitos trechos de conflito, principalmente na subida (refere-se ao trecho entre a Igreja Universal e a Clínica São Marcelo), tem muitos carros e é muito

movimentado. No segundo trecho eu vejo como mais perigoso a Avenida Maranhão, os carros passam muito próximo da gente.

(GJ): Você costuma se locomover por ruas locais ou prefere as vias principais? Por quê?

EC: Eu prefiro as vias principais, tem mais movimento. As ruas locais são muito desertas. De certa forma a movimentação de carros na via traz um sentimento de segurança.

<i>Entrevistado:</i> Entrevistado D	
<i>Profissão:</i> Pedreiro	<i>Idade:</i> 32 anos
<i>Reside em:</i> Bairro Cidade Nova, Aracaju/SE	
<i>Trabalha em:</i> Bairro São Conrado – Aracaju/SE	<i>Data da entrevista:</i> 17.09.2017

Glackson Júnior (GJ): Utiliza ou utilizava a bicicleta para trabalhar ou estudar? Onde fica ou ficava o seu trabalho (ou estudo)?

Entrevistado D (ED): *Utilizo para trabalho. Eu trabalho no bairro São Conrado.*

(GJ): Utiliza a bicicleta com que frequência?

ED: *Digamos que é frequente. Algumas vezes eu vou de carro, mas uso bastante a bicicleta.*

(GJ): A bicicleta é utilizada apenas para o trabalho ou utiliza para outras finalidades?

ED: *Eu utilizo a bicicleta para trabalho, passeios e lazeres.*

(GJ): Qual o melhor horário para pedalar?

ED: *Pela manhã.*

(GJ): Qual trajeto costuma fazer diariamente? Pode descrever passo a passo?

ED: *Do trabalho, vamos lá! Vou pela Rua São Francisco de Assis até a Avenida Maranhão, pego Avenida Augusto Franco, passo por baixo do viaduto do dia e sigo até o São Conrado. É lá onde trabalho hoje.*

(GJ): Existe outro trajeto alternativo?

ED: *Sim pego a Avenida Euclides Figueiredo completa e saio já lá no São Conrado.*

(GJ): Nestes trajetos que você citou, consegue identificar trechos que você julgue inseguros? Por quê?

ED: *Sim, no viaduto próximo ao antigo mundo da construção. (refere-se ao viaduto de entrada da cidade)*

(GJ): Você costuma se locomover por ruas locais ou prefere as vias principais? Por quê?

ED: *Utilizo lugares alternativos no Centro, no Augusto Franco e no Bugio.*

(GJ): Como você avalia as ciclovias de Aracaju?

ED: *De 0 a 10 eu daria 2. Estão poucas e com muitos defeitos.*

(GJ): A zona norte da cidade é a menos privilegiada. Por que você acha que os governantes não investem em ciclovias na zona norte?

ED: *Acho q porque eles acham q o investimento é muito. E também poucos ou nenhum deles moram aqui na Zona Norte.*

<i>Entrevistado:</i> Entrevistado E	
<i>Profissão:</i> Garçom	<i>Idade:</i> 23 anos
<i>Reside em:</i> Loteamento Pau Ferro, Bairro Cidade Nova, Aracaju/SE	
<i>Trabalha em:</i> Bairro Atalaia – Aracaju/SE	<i>Data da entrevista:</i> 17.09.2017

Glackson Júnior (GJ): Utiliza ou utilizava a bicicleta para trabalhar ou estudar? Onde fica ou ficava o seu trabalho (ou estudo)?

Entrevistado E (EE): Utilizava para ir pra escola e para ir para o trabalho, inclusive para ir à praia. Aonde podia ir era só com ela.

(GJ): Utiliza a bicicleta com que frequência?

EE: Frequência de uso há é bem pouco, devido os buracos nas ruas e falta de ciclovias.

(GJ): A bicicleta é utilizada apenas para o trabalho ou utiliza para outras finalidades?

EE: Eu utilizo em qualquer horário. Mas uso mais quando vou ao posto de saúde consultar meu filho.

(GJ): Qual o melhor horário para pedalar?

EE: Melhor horário para se pedalar é a noite. Por conta da falta de ciclovias a noite se torna um horário mais calmo.

(GJ): Qual trajeto costuma fazer diariamente? Pode descrever passo a passo?

EE: Pula essa, eu vario bastante minha trajetória.

(GJ): Existe outro trajeto alternativo?

EE: Pula.

(GJ): Nestes trajetos que você citou, consegue identificar trechos que você julgue inseguros? Por quê?

EE: Muito perigoso ali na avenida Maranhão.

(GJ): Você costuma se locomover por ruas locais ou prefere as vias principais? Por quê?

EE: Pula.

(GJ): Como você avalia as ciclovias de Aracaju?

EE: Boas. Deviam ter mais ciclovias em toda a Aracaju, em qualquer bairro. Só assim muitas pessoas teriam mais saúde, mais vontade e gosto para pedalar.”

(GJ): A zona norte da cidade é a menos privilegiada. Por que você acha que os governantes não investem em ciclovias na zona norte?

EE: A Zona Norte é muito esquecida devido a falta de respeito para com as pessoas de todas essas áreas da zona norte, porque acham que não tem possibilidades e haver ciclovias nessas vias.

Apêndice B – Entrevistas do questionário eletrônico

Abaixo, segue a reprodução do questionário eletrônico aplicado durante o período de 12 a 18 de novembro de 2017, onde foram respondidos 55 questionários por ciclistas de diversos bairros e idades distintas.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
XXXXXX

Idade:
xx anos

Sexo:
XXXXX

Profissão:
XXXXXX

Reside em que bairro:
XXXXX

Ficha:
XX

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho								
Estudo								
Lazer/ Esporte								
Compras								
Outros								

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: xxxxx.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: xxxxx.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: xxxxx.

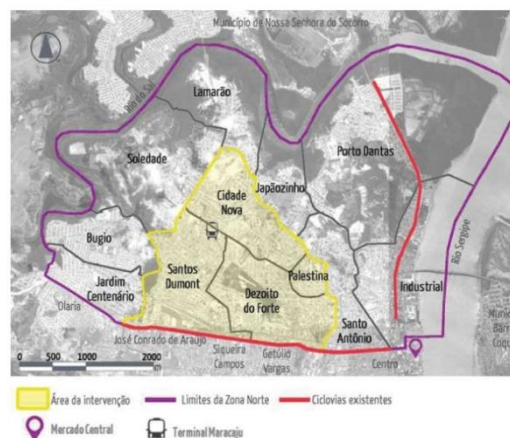
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: xxxxx.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: xxxxx.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: xxxxx

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: xxxxx.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: xxxxx

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: xxxxx.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Wilson

Idade:
34 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Comerciante

Reside em que bairro:
Jardins

Ficha:
01

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/>							
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte					<input checked="" type="checkbox"/>			
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: 13 de Julho.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Noite. Sai com grupos mais seguro.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Todos os bairros.

6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

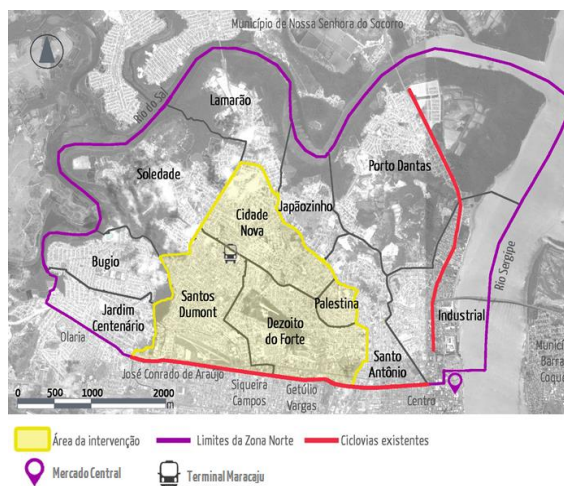
Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Zona Norte.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria?

(Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Fraco.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Incompetência dos políticos.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem Resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Izadora Poderoso

Idade:
27 anos

Sexo:
Feminino

Profissão:
Estudante

Reside em que bairro:
Farolândia

Ficha:
02

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/>	Trabalho	<input type="checkbox"/>	Estudo
<input checked="" type="checkbox"/>	Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/>	Compras
<input type="checkbox"/>	Outros:		

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/>							
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte				<input checked="" type="checkbox"/>				
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Farolândia.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: De manhã cedo, pela quantidade de carros reduzida e por ser mais fresco.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

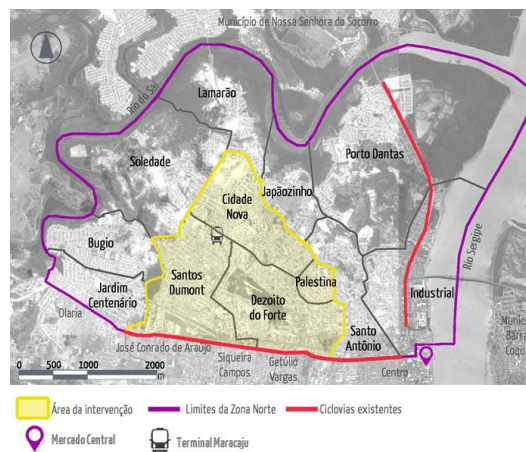
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Trabalho.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que vocês está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Deixa a desejar.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Falta de interesse dos gestores.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem Resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:

Hermann Lima Linhares

Idade:

54 anos

Sexo:

Masculino

Profissão:

Técnico em Petróleo

Reside em que bairro:

Farolândia

Ficha:

03

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input checked="" type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho				<input checked="" type="checkbox"/>				
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte							<input checked="" type="checkbox"/>	
Compras				<input checked="" type="checkbox"/>				
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Farolândia.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: De dia.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Todos.

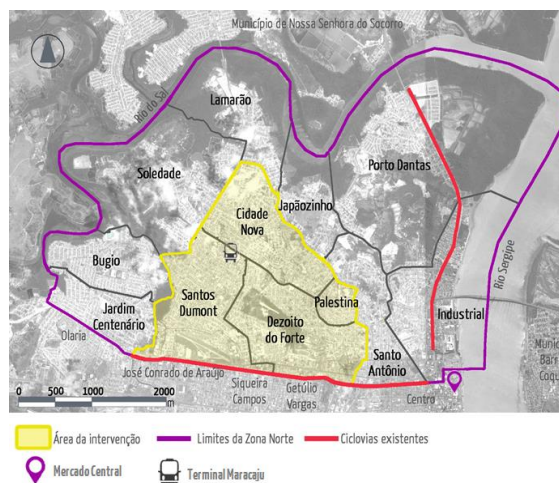
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: As vezes.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Ciclovia da orla - delinquentes.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que vocês estão no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Visconde de Maracaju.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Ruim, podia melhorar bastante.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Falta de visão.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: hermannlinhares@globo.com.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Bianca Buarque

Profissão:
Professora

Reside em que bairro:
Luzia

Idade:
53 anos

Ficha:
04

Sexo:
Feminino

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho			<input checked="" type="checkbox"/>					
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte				<input checked="" type="checkbox"/>				
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Getúlio Vargas.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Para mim à noite. Por ser mais fresco, menos movimento de carro. Apesar dos assaltos.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Diversos. Nunca um caminho só. Por questão de segurança, alterno o caminho, para não ficar visada.

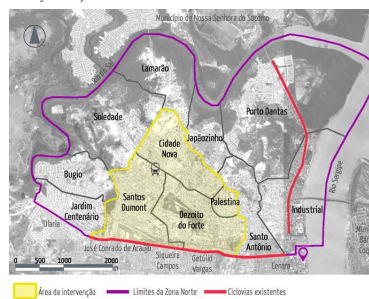
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sempre rotas alternativas, porém que sejam bem "movimentada".

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Ciclovía do Parque dos Cajueiros (muito escuro e deserta). Ciclovía da Rio de Janeiro (apesar de muito movimentada, há trechos muitos desertos.)

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: O mais "movimentado de pessoas e veículos" Av. Coelho e Campos, pegaria a o início do posto Presidente que ainda não seria Visconde de Maracaju mas que chegaria lá.

9. Como você avalia a malha ciclovária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Está a desejar. Esburacada, árvores pendendo na ciclovía (canal 4, 13 de Julho), um horror.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura ciclovária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: A falta de investimentos é geral, mas acredito que piora nessas regiões, apesar de muitos trabalhadores utilizarem a bike para se locomover, porque o fluxo maior é de transporte público.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: bi-abs@hotmail.com.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Valmir Cardoso

Idade:
14 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Estudante

Reside em que bairro:
Coroa do Meio

Ficha:
05

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/>							
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte			<input checked="" type="checkbox"/>					
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Rosa Elze – município de São Cristóvão

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: A noite. Não tem mais sol e pouco movimento de carro.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Ladeiras do Santos Antônio.

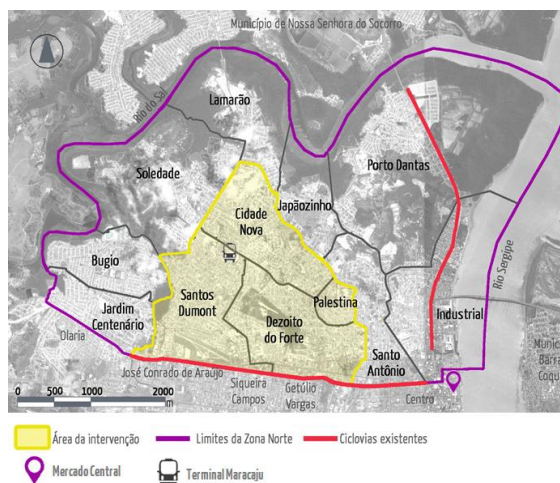
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Bugio, porque tem alguns trechos com muitos buracos e falta de segurança.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Iria pela ciclovias até o Santos Dumont e sairia ao lado do terminal.

9. Como você avalia a malha ciclovitária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: As ciclovias geralmente são boas, as ciclofaixas que são bem ruins em sua maioria (cheias de buracos e algumas sem sinalização.)

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante à infraestrutura ciclovitária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: neto.valmir15@gmail.com.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:

Abner Oliveira

Idade:

39 anos

Sexo:

Masculino

Profissão:

**Assist. téc. em suporte e
manutenção de comp. e redes**

Reside em que bairro:

**Rosa Elze
(São Cristóvão)**

Ficha:

06

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input checked="" type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho		<input checked="" type="checkbox"/>						
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte			<input checked="" type="checkbox"/>					
Compras		<input checked="" type="checkbox"/>						
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: São José.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: A noite ou fins de semana. Pedal em grupo por questão de segurança.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Lazer. Orla por Sol e Praia da Costa.

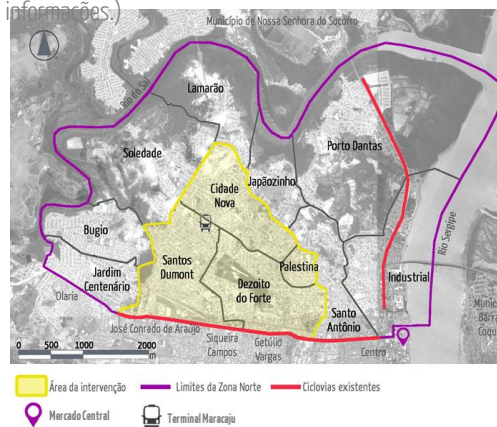
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Orlinha da Atalaia Nova.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Orla de Atalaia, 13 de Julho, Parque dos Cajueiros. Falta de policiamento, má iluminação.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Ciclovias existentes.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Muito ruim.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Falta de sinalização e ciclovias.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: mvrksup@gmail.com

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Kainã Soares

Idade:
16 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Estudante

Reside em que bairro:
Santo Antônio

Ficha:
07

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/>							
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte			<input checked="" type="checkbox"/>					
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: 18 do Forte.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Entre 4:00Am ao 12:00 ida logo de manhã com a brisa ainda fria para esquentar as pernas e de manhã pelo fraco movimento de carros.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Da Zona Norte a Sul de Aracaju, trilhas em cidades do interior a viagens de estados com sair de Aracaju e ir para a praia do Francês.

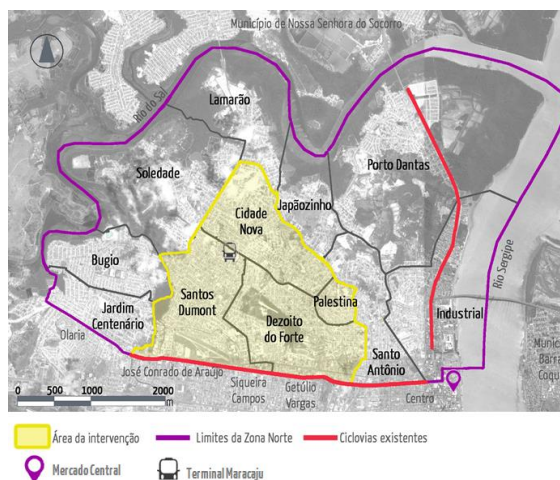
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Muito relativo.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Estradas sem acostamento e trilhas com índice de roubos.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que vocês está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Pelo 18 do Forte.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Poderia ser muito melhor.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Pelo fato de ser o cartão postal da cidade dando a interder que não visadas pelas autoridades.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: kainxbr@outlook.com.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Marcelo Lopes Silva

Idade:
45 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Militar

Reside em que bairro:
Santos Dumont

Ficha:
08

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/>	Trabalho	<input type="checkbox"/>	Estudo
<input type="checkbox"/>	Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/>	Compras
<input type="checkbox"/>	Outros:		

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input type="checkbox"/>							
Estudo	<input type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte			<input type="checkbox"/>					
Compras	<input type="checkbox"/>							
Outros			<input type="checkbox"/>					

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Atalaia.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Noite, temperatura e disponibilidade.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Ciclovias, Beira Mar e Tancredo Neves.

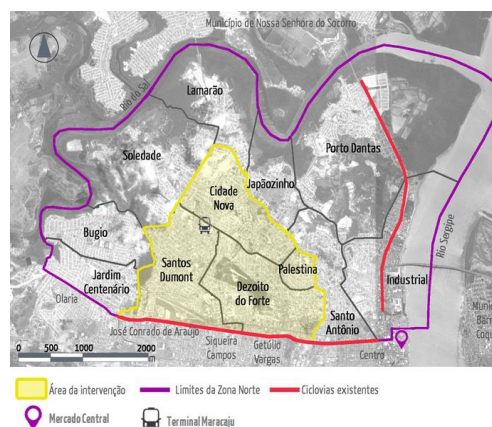
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Centro.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Tancredo Neves, trânsito.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Av. Maranhão.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: No geral boa. Mas necessitando de ampliação e manutenção.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Espaço nas vias devido ao mau planejamento da mobilidade urbana.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: marcelolopes_33@hotmail.com.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:

Jefferson Farrapo Portela

Idade:

34 anos

Sexo:

Masculino

Profissão:

Geólogo

Reside em que bairro:

Farolândia

Ficha:

09

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input checked="" type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho						<input checked="" type="checkbox"/>		
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte							<input checked="" type="checkbox"/>	
Compras			<input checked="" type="checkbox"/>					
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Siqueira Campos.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: 5.5 até 10 da manhã. Sol, trânsito, segurança...

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Farolândia, rua Acre, Petrobrás pela Tancredo Neves.

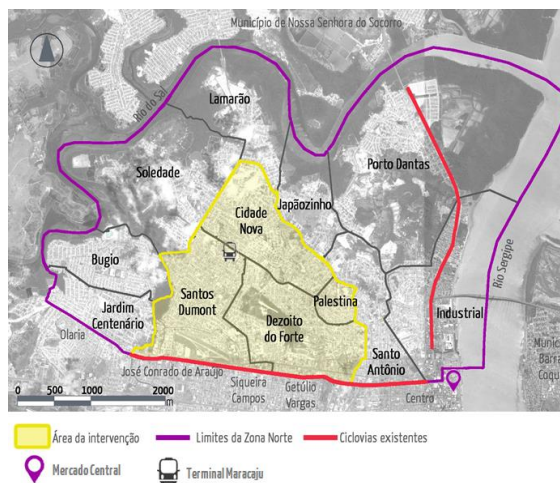
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Nenhum.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Pela ciclovias em direção ao Santos Dumont.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Boa mas necessita de manutenção.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Desconheço a região, mas acredito ser por não se ter avenidas planejadas ou largas que permitam a instalação de ciclovias. Mas as mesmas podem ser feitas como em Fortaleza... Apenas por olhos de gato grandes...

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: jfarrapo@hotmail.com

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:

José Aparecido Santos Souza

Idade:

59 anos

Sexo:

Masculino

Profissão:

Servidor público

Reside em que bairro:

Coroa do Meio

Ficha:

10

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/>	Trabalho	<input type="checkbox"/>	Estudo
<input checked="" type="checkbox"/>	Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/>	Compras
<input type="checkbox"/>	Outros:		

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/>							
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte				<input checked="" type="checkbox"/>				
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Conj. João Alves – município de Nossa Senhora do Socorro

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Noite.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Ciclovia do bairro que moro.

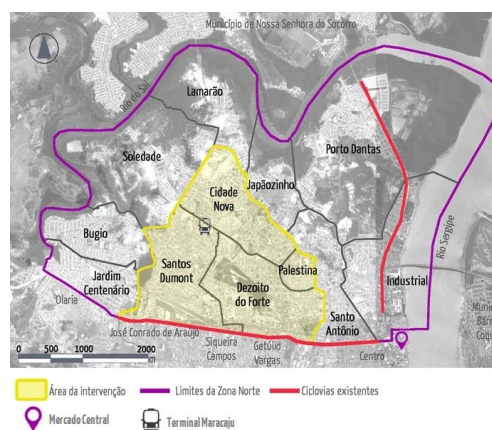
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: No grupo, segunda e quarta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: No 18 do Forte e Santos Dumont.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Av. Maracaju. (refere-se a Av. Visconde de Maracaju)

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Precisa melhorar e muito.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Opção política dos governantes.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: aparessouza@hotmail.com.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Anderson Oliveira

Idade:
34 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Policial

Reside em que bairro:
Cidade Nova

Ficha:
11

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/>	Trabalho	<input type="checkbox"/>	Estudo
<input checked="" type="checkbox"/>	Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/>	Compras
<input checked="" type="checkbox"/>	Outros:		

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho		<input checked="" type="checkbox"/>						
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte	<input checked="" type="checkbox"/>							
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros		<input checked="" type="checkbox"/>						

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Em outra cidade.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: De manhã cedo entre 05h até as 07h ou à noite a partir das 19h.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Avenida Otoniel Dória até a Orla.

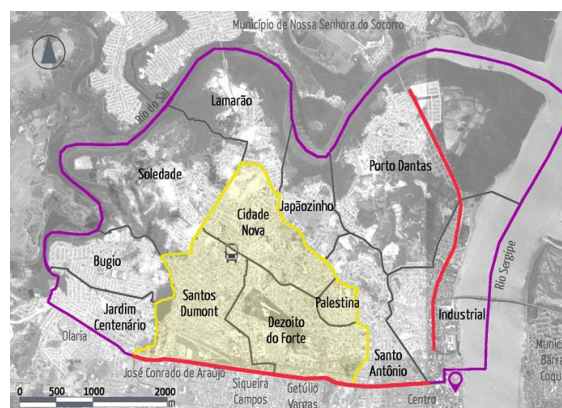
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Pela Av. Mário Jorge, bairro Coroa do Meio.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: No centro comercial, sem ciclovia, assaltos também.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Av. Simeão Sobral, av. João Ribeiro entrando pela Rua Muribeca até a av. Visconde Maracaju até chegar o destino citado.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Sem conservação, principalmente na zona centro-oeste e norte.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Devido a falta de iniciativa do governo por lá residirem pessoas de poder aquisitivo menor.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Luiz Olívio

Idade:
47 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Prof. Universitário/ Consultor

Reside em que bairro:
Farolândia

Ficha:
12

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho				<input checked="" type="checkbox"/>				
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte				<input checked="" type="checkbox"/>				
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Farolândia.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Final de tarde/ manhã cedinho menos movimento e sol ameno!.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Geralmente ciclovias, Farolândia sentido norte/ sul.

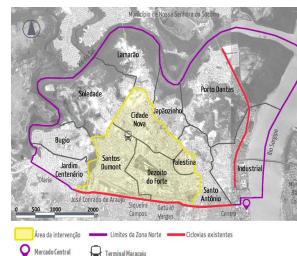
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Realmente áreas sem ciclovia, apenas pequenos trechos e logo volto a ciclovia sempre que possível.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: As ciclovias, mal conservadas com blocos desalinhados e alguns até elevados no sentido contrário do ciclista que desatento pode vir a cair! Outra questão segurança pública no tocante a assaltos em algumas ciclovias!

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que vocês está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Usaria ciclovia que vem do Mercado indo pela Av. São Paulo até chegar no Sts Dumont.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Precária em muitos pontos, sem sinalização e estruturas adequadas devido a falta de conservação!

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Vontade política, e infelizmente questões de marketing político, privilegiando apenas bairros mais "chiques" sem saber que grande parte dos ciclistas hoje em AJU trabalha e se locomove mais dessa área sentido zona Sul..

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Abílio Rodrigues

Idade:
25 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Microempresário

Reside em que bairro:
Coroa do Meio

Ficha:
13

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/>							
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte					<input checked="" type="checkbox"/>			
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Jardins.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Noite. Único horário que posso.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Jardins/ Atalaia Nova.

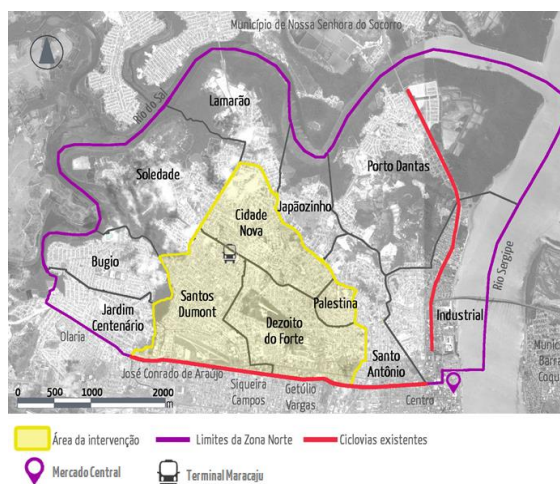
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: A travessia da ponte Aracaju/ Barra por motivo de segurança.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que vocês estão no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Não conheço muito a cidade.

9. Como você avalia a malha ciclovitária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Em alguns lugares precisam de reformas.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura ciclovitária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Diógenes Andrade

Profissão:
Sanitarista

Reside em que bairro:
Santo Antônio

Idade:
44 anos

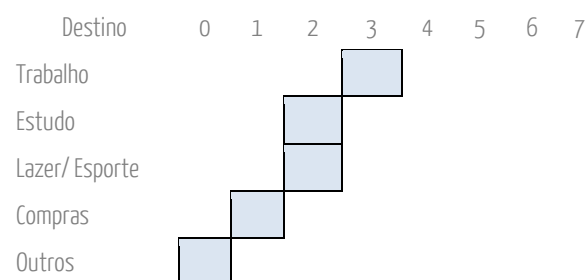
Ficha:
14

Sexo:
Masculino

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input checked="" type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:



3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: São José.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Fins de semana.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Santo Antônio, Simeão Sobra – Mercado – Rua da Frente – Ivo do Prado.

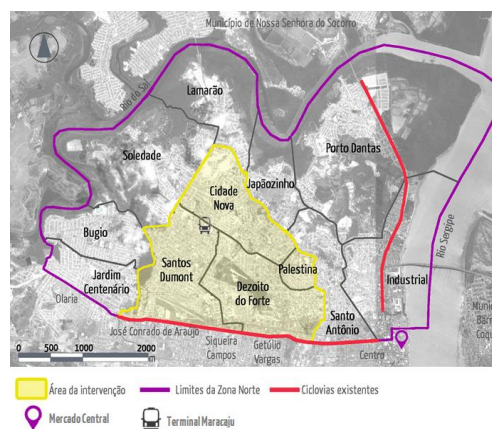
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Mercado risco de assaltos à noite.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Simeão Sobral – João Ribeiro – Muribeca – Maracaju.

9. Como você avalia a malha ciclovitária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Ruim bastante sofrível.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura ciclovitária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Acredito que pelos mesmos motivos de não se investir em recuperação de espaços públicos como parques e praças.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: diogenesandrade2@otmail.com.

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Sexo:
Masculino

Reside em que bairro:
Dezoito do Forte

Ficha:
15

<input type="checkbox"/>	Trabalho	<input type="checkbox"/>	Estudo
<input checked="" type="checkbox"/>	Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/>	Compras
<input type="checkbox"/>	Outros:		

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	1	0	0	0	0	0	0	0
Estudo	1	0	0	0	0	0	0	0
Lazer/ Esporte	0	0	0	1	0	0	0	0
Compras	1	0	0	0	0	0	0	0
Outros	1	0	0	0	0	0	0	0

Resp.: Jabutiana.

Resp.: 19:00 horas. Trânsito mais tranquilo.

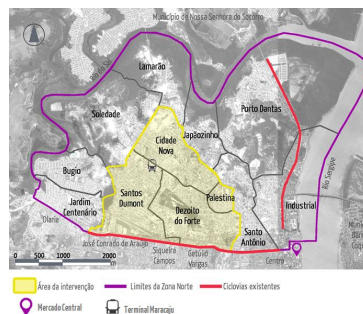
Resp.:Origem: Santos Dumont; Trajeto (diversos): Av. Rio de Janeiro, Av. Tancredo Neves, Centro, 13 de Julho, Av Beira Mar, Ponte Aju/Barra, Av Euclides Figueiredo; Destinos (diversos): Atalaia Nova, Orla de Atalaia, Aruana.

Resp.: Sem resposta.

Resp.: Av Tancredo Neves - Ciclovía com trechos sem manutenção; Ciclovía da beira

Mar - Trechos mal iluminado; Ciclovia Av
Rio de Janeiro - Trechos sem manutenção;
Av Euclides Figueiredo – Sem ciclovia.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que vocês está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Trajeto via Av Simeão Sobral, Av Minas Gerais, Rua Salgado, Av Maranhão, Rua Roberto Moraes, Rua Capitão Manoel Gomes.

Resp.: Ciclovias sem manutenção, com pavimento em péssimo estado em grande parte das vias.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Embora haja um número considerável de ciclistas nesta região, a falta de investimentos se dá por não ser uma área com atrativos turísticos e por esse motivo não existir investimentos por parte da administração pública.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Maércio Rannieri

Idade:
24 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Estudante

Reside em que bairro:
Suíssa

Ficha:
16

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho			<input checked="" type="checkbox"/>					
Estudo			<input checked="" type="checkbox"/>					
Lazer/ Esporte					<input checked="" type="checkbox"/>			
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Rosa Elze (município de São Cristóvão).

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: A noite, o trânsito é mais tranquilo.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Saindo de casa, com destino a 13 de Julho. Normalmente pela Avenida Francisco Porto.

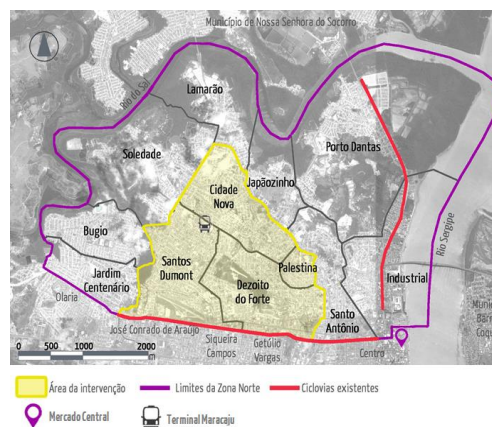
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Atravessar a av. Hermes Fonte, quase não há acesso para ciclista. Na av. Augusto Franco há um trecho mal iluminado.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que vocês está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: É necessário ampliar a malha cicloviária da cidade, bem como melhorar os serviços de manutenção da mesma.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Falta de interesse dos gestores.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:

Marinoé Gonzaga da Silva

Idade:

47 anos

Sexo:

Feminino

Profissão:

Professora

Reside em que bairro:

Santa Lúcia

Ficha:

17

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/>							
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte		<input checked="" type="checkbox"/>						
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: São Cristóvão.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Manhã, os pedais são marcadas pela manhã nos sábados.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Faço trilhas variadas.

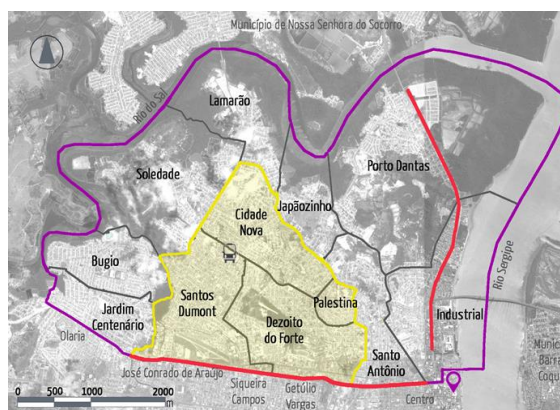
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Nas trilhas a insegurança é um fator sempre presente.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Área da intervenção: Limites da Zona Norte: Ciclovias existentes:
Mercado Central: ● Terminal Maracaju: ●

Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha ciclovitária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Péssima.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura ciclovitária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Falta de vontade política.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
André Menezes

Idade:
43 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Administrador

Reside em que bairro:
Salgado Filho

Ficha:
18

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/>	Trabalho	<input type="checkbox"/>	Estudo
<input type="checkbox"/>	Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/>	Compras
<input type="checkbox"/>	Outros:		

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input type="checkbox"/>							
Estudo	<input type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte					<input type="checkbox"/>			
Compras	<input type="checkbox"/>							
Outros			<input type="checkbox"/>					

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Siqueira Campos.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: 19h.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: 13 de Julho, Centro até a Zona Norte e volta.

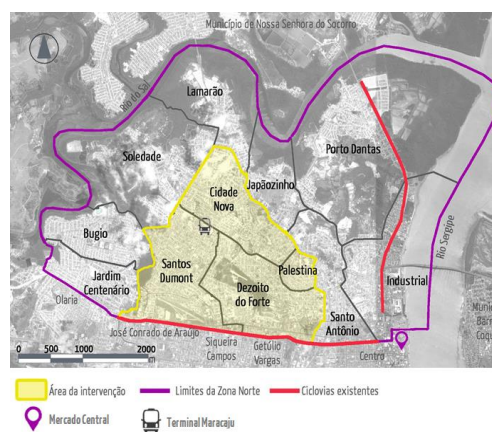
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: 13, Suíssa, Jessé Getúlio Vargas.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Região da rodoviária nova, Bugio, Santos Dumont.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Av. Maranhão até entrada do Stos Dumont.

9. Como você avalia a malha ciclovitária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Ruim chegando para péssima.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura ciclovitária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Interesse, descaso.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: ahsenezes1974@gmail.com.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Carlos Fernandes

Idade:
65 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Químico

Reside em que bairro:
Centro

Ficha:
19

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/>							
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte			<input checked="" type="checkbox"/>					
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: No interior.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Tarde 16 às 19.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Centro/ parque da sementeiras.

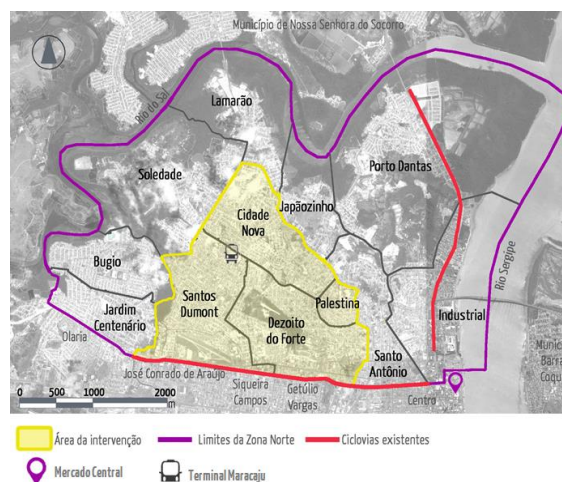
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Para o Inácio Barbosa.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Ciclovia da treze pequenos furtos.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Boa.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: carlosfernandesno@hotmail.com

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Jorge Luis A Llanos

Idade:
47 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Funcionário público

Reside em que bairro:
América

Ficha:
20

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/>	Trabalho	<input type="checkbox"/>	Estudo
<input checked="" type="checkbox"/>	Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/>	Compras
<input type="checkbox"/>	Outros:		

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/>							
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte			<input checked="" type="checkbox"/>					
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Aeroporto – Santa Teresa.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: 18:00/ 22:00 h após o trabalho.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Trajeto definido só ao iniciarmos o passeio, porém são várias localidades.

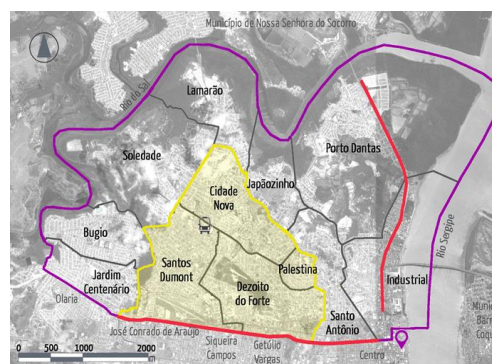
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Rua Acre/ Av José da Silva Ribeiro Filho/ Av Rio de Janeiro/ Av Explosão/ rua Edésio Vieira de Melo/ Av Gonçalo Prado Rollemberg/ Av Augusto Maynard/ Av Beira Mar.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Todos, a insegurança é total para quem pedala.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que vocês está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Área da intervenção
Limites da Zona Norte
Ciclovias existentes
Mercado Central
Terminal Maracaju

Resp.: Desconheço e não ando na zona norte.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Precária, sem manutenção, mal sinalizada, sem segurança.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Questão política, a política nossa deixa a margem, no esquecimento, sempre as áreas mais pobres e sempre melhoram a zona sul onde a parte rica reside e cobra, pois detém mais informação intelectual.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: jlal70@hotmail.com.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Nehemias Gomes

Idade:
21 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Universitário

Reside em que bairro:
Cidade Nova

Ficha:
21

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/> Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/>							
Estudo							<input checked="" type="checkbox"/>	
Lazer/ Esporte								<input checked="" type="checkbox"/>
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Farolândia.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: 17 horas, incidência do sol e pouco trânsito.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Av. Visconde de Maracaju, Av. João Ribeiro, Av. Simeão Sobral, Av. Ivo do Prado, Av. Beira Mar.

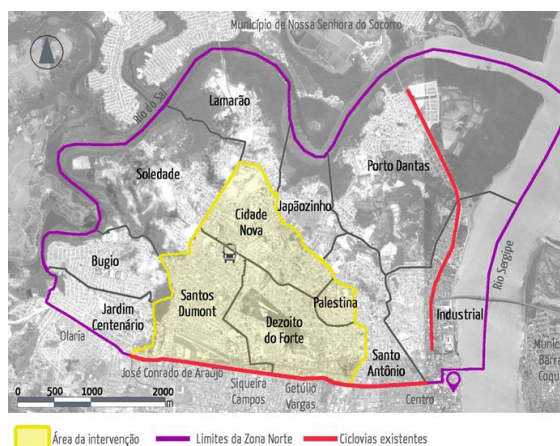
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Todo trecho até a Beira Mar, ausência de ciclovia.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Pequena, sem manutenção e sem sinalização.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Falta de interesse do governo já que os meios de transporte mais utilizados são motorizados.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: nehemiasgomesaju2010@hotmail.com.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Jorge Michel

Idade:
34 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Vendedor

Reside em que bairro:
Novo Paraíso

Ficha:
22

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/>	Trabalho	<input type="checkbox"/>	Estudo
<input checked="" type="checkbox"/>	Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/>	Compras
<input type="checkbox"/>	Outros:		

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/>							
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte				<input checked="" type="checkbox"/>				
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: América.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: 19:00 pouco trânsito.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Tancredo Neves, Beira Mar, Orla...

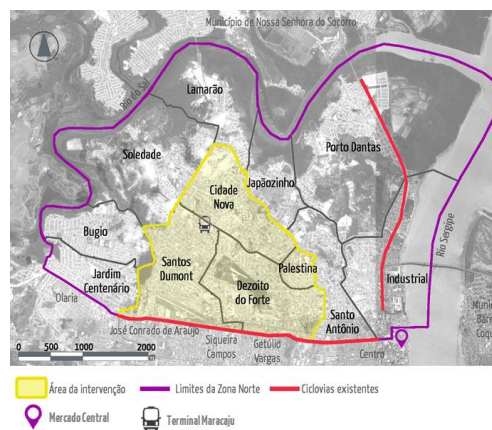
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Rua da frente...

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Péssima.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Descaso da gestão sobre o assunto.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: jorgemichel.jms@gmail.com.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:

Neivaldo Diniz Silva

Idade:

50 anos

Sexo:

Masculino

Profissão:

Vendedor

Reside em que bairro:

Bairro Industrial

Ficha:

23

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input type="checkbox"/>							
Estudo	<input type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte				<input type="checkbox"/>				
Compras	<input type="checkbox"/>							
Outros			<input type="checkbox"/>					

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Quase todos os bairros.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: O melhor seria pela manhã cedinho.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Várias rotas, com ou sem ciclovias.

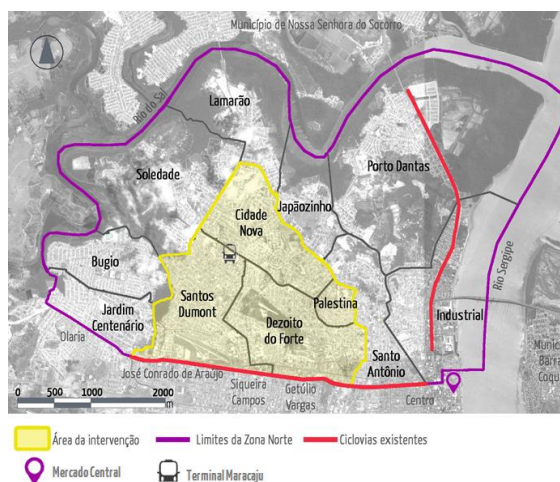
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que vocês estão no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Mercado, Av. Simeão Sobral, Av. Visconde de Maracaju, Rua São Francisco.

9. Como você avalia a malha ciclovária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Ruins.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura ciclovária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Falta de interesse do poder público.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Andrei Costa Dorea

Idade:
30 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Autônomo

Reside em que bairro:
Grageru

Ficha:
24

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho						<input checked="" type="checkbox"/>		
Estudo						<input checked="" type="checkbox"/>		
Lazer/ Esporte								<input checked="" type="checkbox"/>
Compras			<input checked="" type="checkbox"/>					
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Jabutiana.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Horários mais frios para transporte e quentes para treinos.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Para transporte *av. Francisco Porto até a Tancredo Neves e treino BR 101 até Estância.

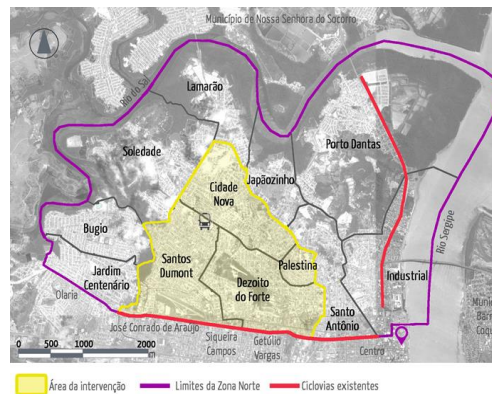
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Tancredo Neves para chegar na BR, a existência das ciclovias atrapalha a segurança dos ciclistas que não podem utilizá-las.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que vocês está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: A quantidade é razoável, mas a qualidade ainda tem muito para melhorar.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: dorea.andrei@gmail.com.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:

Anne Andrade

Idade:

17 anos

Sexo:

Feminino

Profissão:

Estudante

Reside em que bairro:

Industrial

Ficha:

25

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/>							
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte			<input checked="" type="checkbox"/>					
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Cirurgia.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: A noite (exceto aos fins de semana) por conta do fluxo de carros.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Bairro Industrial, av. Ivo do Prado (sentido 13 de Julho), ponte do Riomar, orla.

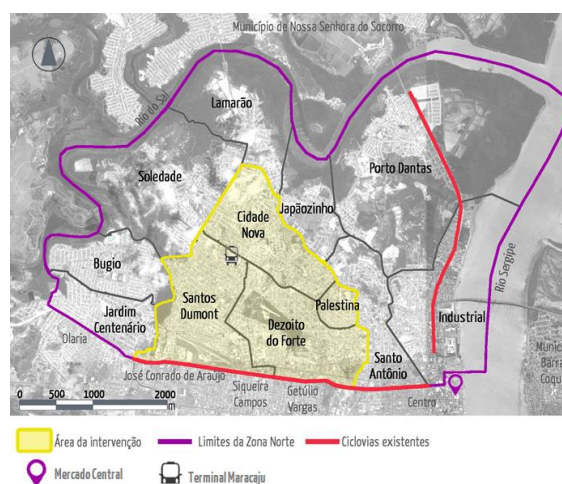
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Bairro industrial, av. João Ribeiro (sentido centro da cidade), rua Arauá, shopping jardins, ponte que liga o Inácio Barbosa ao Augusto franco, farol da Farolândia, orla.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: O trecho da ciclovía da Beira Mar (em frente ao farol da Farolândia) até a orla.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Santo Antônio – Dezoito do Forte – Terminal Maracaju.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Ruim.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Porque a região norte é vista como perigosa.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: anneeandrade@gmail.com

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Marciely Leite

Idade:
21 anos

Sexo:
Feminino

Profissão:
Caixa

Reside em que bairro:
Soledade

Ficha:
26

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input checked="" type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho						<input checked="" type="checkbox"/>		
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte	<input checked="" type="checkbox"/>							
Compras			<input checked="" type="checkbox"/>					
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Santos Dumont.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Euclides Figueiredo.

6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

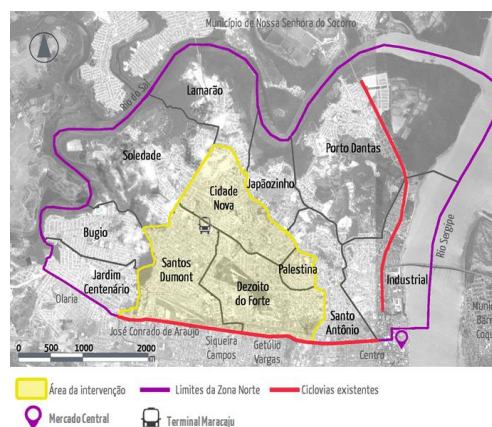
Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Euclides Figueiredo, por conta dos buracos que dificulta o trajeto e carros que

transitam por essa avenida não respeita o ciclista.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Sem resposta.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Os órgãos responsáveis não dão a devida importância a ciclovia na região.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Tiago Oliveira

Idade:
36 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Professor

Reside em que bairro:
Ponto Novo

Ficha:
27

Garcez, por não respeitarem a legislação do 1,5m.

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/>							
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte					<input checked="" type="checkbox"/>			
Compras			<input checked="" type="checkbox"/>					
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Rosa Elze (município de São Cristóvão).

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: 06:00 – Sol; 17:00 – Sol.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

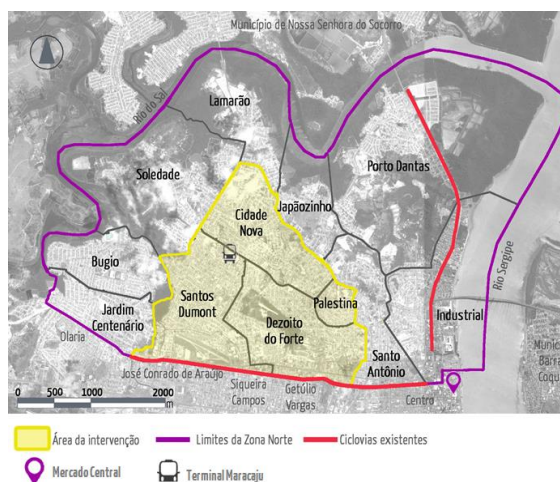
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Rotas Inseguras:1) acesso a ciclovia no meio da pista da Tancredo; 2) Acrísio

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que vocês está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Ruim e mal planejada.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Igor Rodrigues

Idade:
23 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Consultor de vendas

Reside em que bairro:
Santos Dumont

Ficha:
28

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/>							
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte			<input checked="" type="checkbox"/>					
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Sem resposta.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: As 05:30! Horário onde não corre risco de ser assaltado.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Avenida Beira Mar.

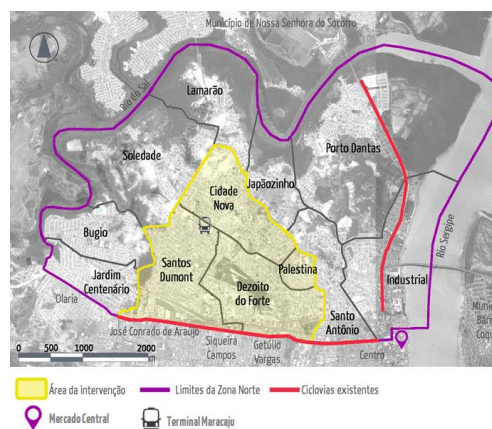
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Ciclovia da Tancredo Neves.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: 13 de Julho. Falta de policiamento.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Área da intervenção. Trecho mais rápido porém sem ciclovia.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Péssima.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Falta de atenção com a população das autoridades públicas.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:

José Roberto Constantino dos Santos

Idade:

45 anos

Sexo:

Masculino

Profissão:

Vendedor de bike

Reside em que bairro:

Pereira Lobo

Ficha:

29

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input checked="" type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho					<input checked="" type="checkbox"/>			
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte						<input checked="" type="checkbox"/>		
Compras			<input checked="" type="checkbox"/>					
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Santos Dumont.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Noite porque pedalo em grupos é mais seguro.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Saio de casa pego av. Rio de Janeiro, av. São Paulo e av Maranhão até o Santos Dumont destino do meu trabalho.

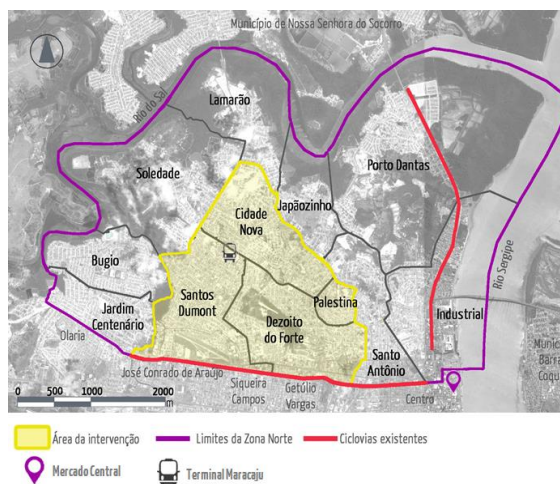
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sim, rua do Acre até a Av. São Paulo.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Santos Dumont.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Pego a Av. Simeão Sobral até a Av. Visconde de Maracaju até o terminal.

9. Como você avalia a malha ciclovitária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Péssima, muitos buracos.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura ciclovitária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Governantes que não se preocupam com qualidade de vida.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Rb-se42@bol.com.br

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Rayane Tavares

Idade:
14 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Estudante

Reside em que bairro:
Santos Dumont

Ficha:
30

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/>	Trabalho	<input type="checkbox"/>	Estudo
<input checked="" type="checkbox"/>	Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/>	Compras
<input type="checkbox"/>	Outros:		

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/>							
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte			<input checked="" type="checkbox"/>					
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Siqueira Campos.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: A noite pois não tem sol.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Até a Orla, Atalaia Nova, Socorro, Augusto Franco.

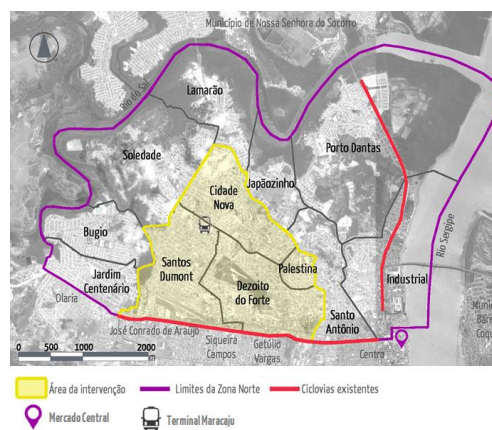
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Não.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Socorro.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Com muitos buracos e em muitos lugares não tem ciclovia.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Falta de vontade do governo pois dinheiro eles têm só falta querer usá-lo.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:

Luciene

Idade:

53 anos

Sexo:

Feminino

Profissão:

Técnica de enfermagem

Reside em que bairro:

Orlando Dantas

Ficha:

31

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/>							
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte			<input checked="" type="checkbox"/>					
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Bairro Capucho.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: A noite mais tranquilo e horário do grupo.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Várias.

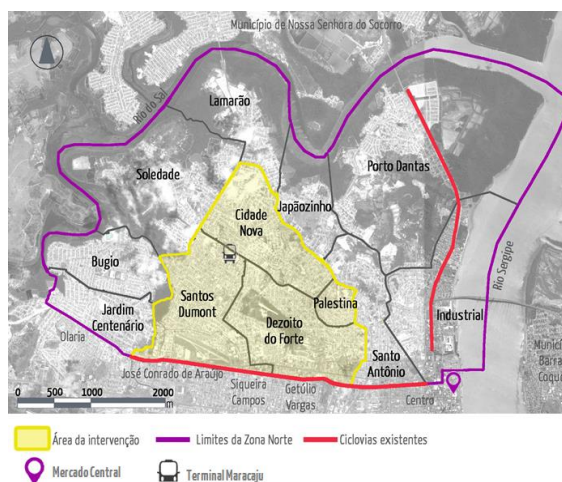
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sim.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Coroa do Meio, Av. Maranhão, Santos Dumont.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que vocês está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Pela Av. Maracaju.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Regular.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Ruas estreitas.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Everton Rodrigues Luzia

Idade:
19 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Estudante

Reside em que bairro:
Jabutiana

Ficha:
32

Resp.: Av. Tancredo Neves e av. Desembargador Maynard.

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/>	Trabalho	<input type="checkbox"/>	Estudo
<input type="checkbox"/>	Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/>	Compras
<input type="checkbox"/>	Outros:		

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input type="checkbox"/>							
Estudo						<input type="checkbox"/>		
Lazer/ Esporte						<input type="checkbox"/>		
Compras							<input type="checkbox"/>	
Outros				<input type="checkbox"/>				

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Rosa Elze (município de São Cristóvão).

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Manhã.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

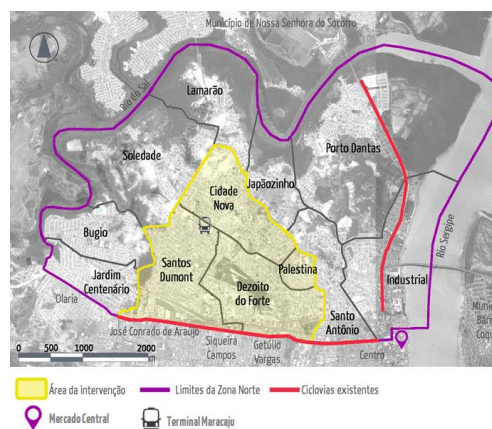
Resp.: Av. Desembargador Maynard.

6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Av. Tancredo Neves.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Dezoito do Forte.

9. Como você avalia a malha ciclovitária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Precária, sem muita sinalização.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura ciclovitária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Por ser um bairro periférico..

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: evertonr607@gmail.com

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:

Gustavo Esdras Ramalho de Araújo

Idade:

55 anos

Sexo:

Masculino

Profissão:

Economiário aposentado

Reside em que bairro:

Aruanda

Ficha:

33

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/>							
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte			<input checked="" type="checkbox"/>					
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Não é o caso.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Antes das 08:00, devido ao trânsito e calor.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Orla, Mosqueiro, Centro, BR

6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

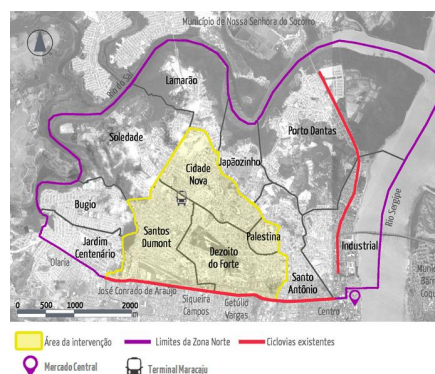
Resp.: Tancredo Neves, Coelho e Campos, Coqueiral.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Coqueiral, por não ter ciclovia e o risco de abordagem.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que vocês está no Mercado Central,

bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Saindo do centro, iria pela av Coelho e Campos pois tem ciclovia, embora seja muito irregular. Ao chegar no cruzamento do CEASA, entraria à direita seguindo o canal até o encontro com a Maracaju, chegando ao terminal.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Na sua maior parte, é boa, com alguns trechos carentes de reparos e manutenção, mas ainda insuficiente, pois não acompanha as principais artérias da nossa cidade. São bem sinalizadas, mas a que liga a Atalaia ao centro, possui curvas muito fechadas, o que faz com que muitos ciclistas não a utilizem, pois oferece risco de queda.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Um dos fatores sem dúvida, é que as artérias são estreitas, o que compromete demarcar uma faixa só para ciclovia.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: esdras_araujo@hotmail.com.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Diego Gois

Idade:
27 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Advogado

Reside em que bairro:
Inácio Barbosa

Ficha:
34

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

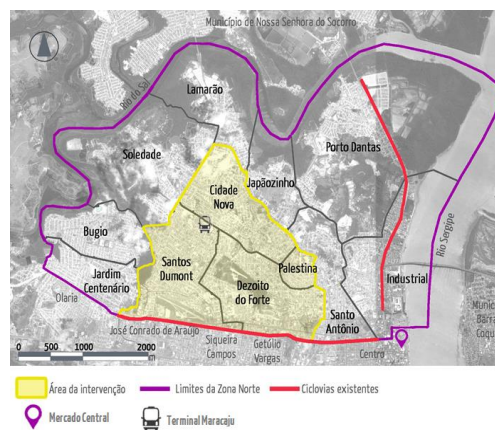
<input type="checkbox"/>	Trabalho	<input type="checkbox"/>	Estudo
<input checked="" type="checkbox"/>	Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/>	Compras
<input type="checkbox"/>	Outros:		

Resp.: Avenida Melício Machado, ponte Aracaju-Barra, BR destino para Nossa Senhora do Socorro.

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/>							
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte				<input checked="" type="checkbox"/>				
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Sem resposta.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Noturno, 18:00 às 23:00, menos trânsito (só ando em grupo).

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Orla Pôr do Sol.

6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Destino para: Nossa Senhora do Socorro, Atalaia Nova, Alphaville...

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Precisa de reparos em vários pontos, mas ainda assim é bastante útil.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Corrupção, falta de interesse dos políticos... Não sei!

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

■

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:

Irá Morena

Idade:

46 anos

Sexo:

Feminino

Profissão:

Conferente

Reside em que bairro:

Santos Dumont

Ficha:

35

Resp.: Sem resposta.

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/>							
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte				<input checked="" type="checkbox"/>				
Compras			<input checked="" type="checkbox"/>					
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Sem resposta.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Pela manhã trânsito tranquilo e ar puro sem a poluição do dia.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

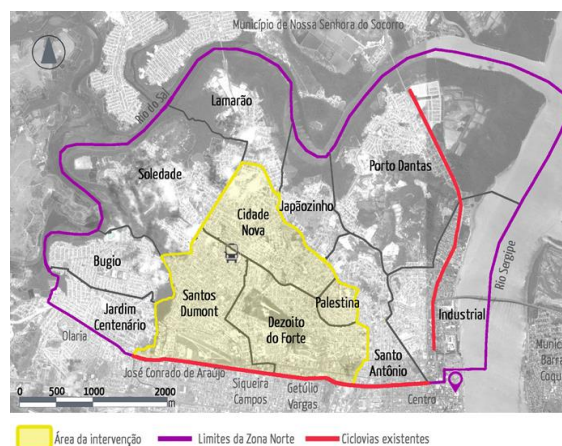
Resp.: Sem resposta.

6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Rua da Frente e Av. Visconde de Maracaju.

9. Como você avalia a malha ciclovitária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Precisa de manutenção e sinalização.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura ciclovitária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Porque os governantes andam de carro se fossem ciclista teria uns tenção voltada para as ciclovias.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: iracisilva_22@hotmail.com.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Ruziane Carvalho

Idade:
40 anos

Sexo:
Feminino

Profissão:
Dona de casa

Reside em que bairro:
Centro

Ficha:
36

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/>	Trabalho	<input type="checkbox"/>	Estudo
<input type="checkbox"/>	Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/>	Compras
<input type="checkbox"/>	Outros:		

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input type="checkbox"/>							
Estudo	<input type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte			<input type="checkbox"/>					
Compras					<input type="checkbox"/>			
Outros							<input type="checkbox"/>	

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Sem resposta.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: A noite, menos trânsito.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Hermes Fontes, com o pessoal do bike mania pelas ruas de Aracaju.

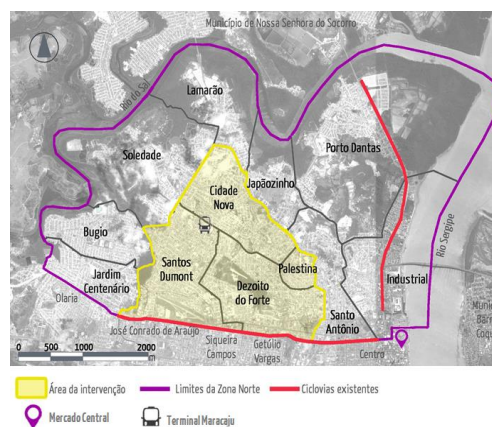
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Mercado.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Hermes Fontes pois não tem cicloviária.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Pela av. João Ribeiro.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Péssima.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Mal vontade.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Não tenho.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Carlos

Idade:
41 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Técnico de telefonia

Reside em que bairro:
Olaria

Ficha:
37

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input checked="" type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho							<input checked="" type="checkbox"/>	
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte			<input checked="" type="checkbox"/>					
Compras			<input checked="" type="checkbox"/>					
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: DER.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Manhã e final de tarde.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Saio do Olaria até o DER... pego a ciclovia da av. São Paulo.

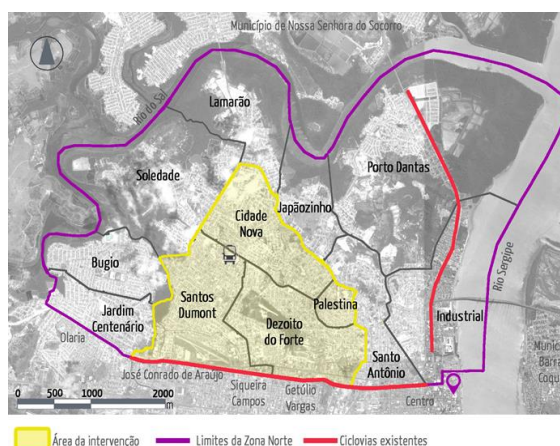
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: O problema é a falta de segurança no trânsito, os motoristas não respeitam a gente.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Sem resposta.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Fraca.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Antônio

Idade:
35 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Ajudante geral

Reside em que bairro:
São Carlos

Ficha:
38

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho						<input checked="" type="checkbox"/>		
Estudo		<input checked="" type="checkbox"/>						
Lazer/ Esporte		<input checked="" type="checkbox"/>						
Compras		<input checked="" type="checkbox"/>						
Outros		<input checked="" type="checkbox"/>						

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Getúlio Vargas.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Pela manhã cedo e no início da tarde, por conta do sol.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Pego a ciclovia da av. São Paulo.

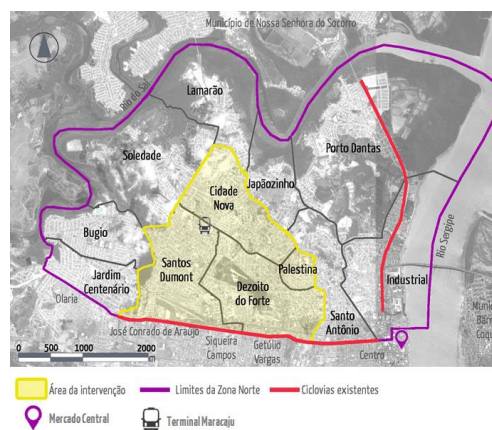
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Pela av. Maranhão.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Sem resposta.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Felipe

Idade:
23 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Estudante

Reside em que bairro:
Centro

Ficha:
39

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/>							
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte				<input checked="" type="checkbox"/>				
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Centro.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Pela manhã, a noite é perigoso.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Uso a bicicleta para ir na casa da minha namorada no Veneza... Pego a ciclovia da Simeão Sobral, Av. São Paulo e entro no Veneza.

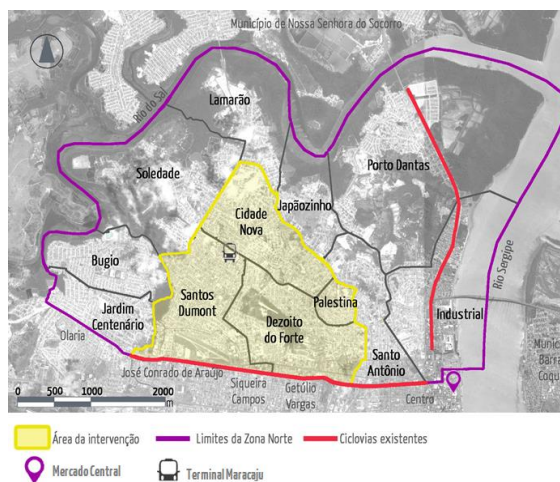
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Pode ser pela Maranhão também..

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Av. São Paulo, ali no Siqueira, é deserto.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que vocês está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Ruim, precisa melhorar.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Flávio

Idade:
39 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Motorista de ônibus

Reside em que bairro:
Santos dumont

Ficha:
40

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input checked="" type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho							<input checked="" type="checkbox"/>	
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte		<input checked="" type="checkbox"/>						
Compras			<input checked="" type="checkbox"/>					
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Veneza.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Qualquer horário é ótimo, mas prefiro quando tem menos carros nas ruas.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Tancredo Neves, Beira Mar, Orla...

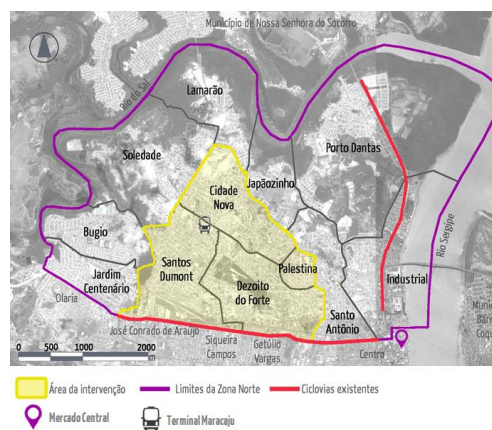
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Costumo vir pelo Santos Dumont, saindo na Av. Maranhão, pego a ciclovia da Av. São Paulo e por ali eu chego no Veneza.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Euclides é o pior trecho, os carros não respeitam, nem os motoristas de ônibus.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que vocês está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Têm muito a melhorar, precisa ser conectada.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:

Mário

Idade:

18 anos

Sexo:

Masculino

Profissão:

Estudante

Reside em que bairro:

São Carlos

Ficha:

41

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input type="checkbox"/>							
Estudo						<input type="checkbox"/>		
Lazer/ Esporte							<input type="checkbox"/>	
Compras	<input type="checkbox"/>							
Outros	<input type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: 18 do forte.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Pego a ciclovia da Av. São Paulo, Maranhão, e corto no Sesi por trás do Hospital.

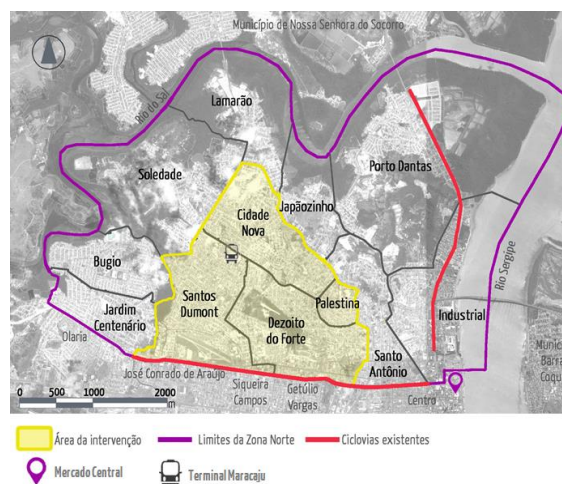
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que vocês estão no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Sem respostas.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem respostas.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:

Jamile

Idade:

26 anos

Sexo:

Feminino

Profissão:

Operadora de máquina

Reside em que bairro:

Bugio

Ficha:

42

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input checked="" type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho						<input checked="" type="checkbox"/>		
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte					<input checked="" type="checkbox"/>			
Compras			<input checked="" type="checkbox"/>					
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: 18 do forte.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Pela manhã, o tempo está mais agradável quanto o calor.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Vou pelo Santos Dumont e saí na Av. Maranhão.

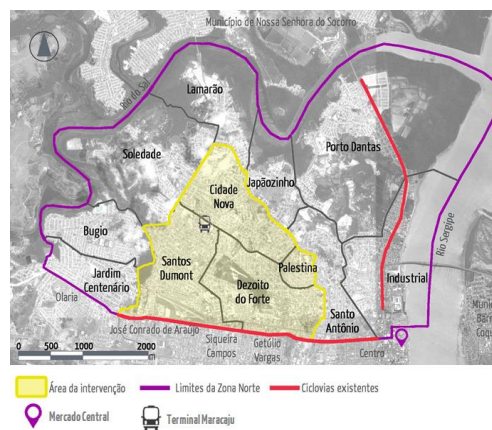
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Posso descer a Euclides e de lá seguir pela .

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Sem resposta.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:

Fernanda

Idade:

40 anos

Sexo:

Feminino

Profissão:

Estofadora

Reside em que bairro:

São Carlos

Ficha:

43

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho						<input checked="" type="checkbox"/>		
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte			<input checked="" type="checkbox"/>					
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Industrial.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Fim da tarde.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Venho pela ciclovia da Coelho e Campos, Av. São Paulo...

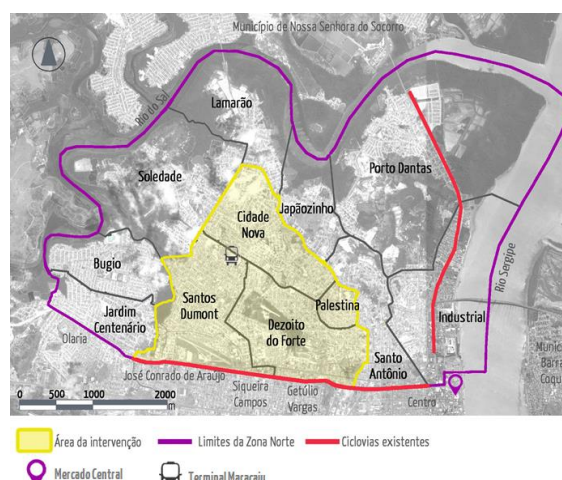
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Sem resposta.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Camila

Idade:
40 anos

Sexo:
Feminino

Profissão:
Autônoma

Reside em que bairro:
Bugio

Ficha:
44

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/>	Trabalho	<input type="checkbox"/>	Estudo
<input type="checkbox"/>	Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/>	Compras
<input type="checkbox"/>	Outros:		

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input type="checkbox"/>							
Estudo	<input type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte			<input type="checkbox"/>					
Compras			<input type="checkbox"/>					
Outros			<input type="checkbox"/>					

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Siqueira.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Vou pela ciclovia da Av. São Paulo e depois pego a Av. Maranhão.

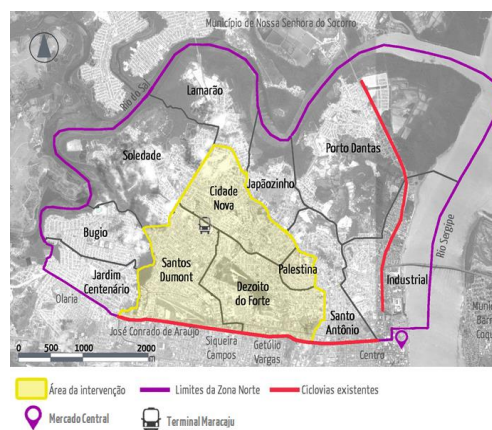
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Muito ruim, quebradas e inseguras.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Paulo

Idade:
43 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Ajudante de Pedreiro

Reside em que bairro:
Parque São José

Ficha:
45

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho							<input checked="" type="checkbox"/>	
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte								<input checked="" type="checkbox"/>
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: São José.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Qualquer horário.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Não sei dizer, vou cortando várias ruas.

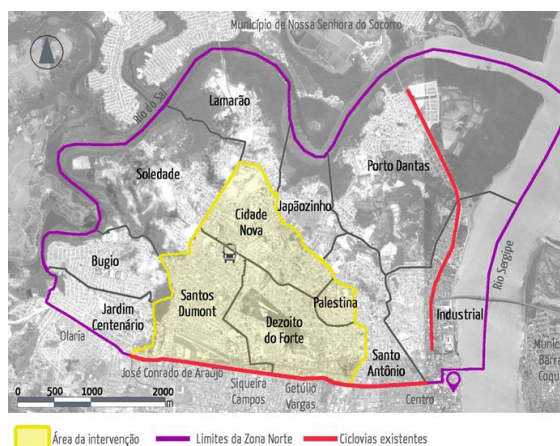
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Muito ruim, tem pouca ciclovias..

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Pedro Paulo

Idade:
54 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Pintor

Reside em que bairro:
Veneza

Ficha:
46

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho							<input checked="" type="checkbox"/>	
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte								<input checked="" type="checkbox"/>
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Industrial.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Ciclovia da Av. São Paulo, Av. Maranhão, centro e corto pro bairro industrial.

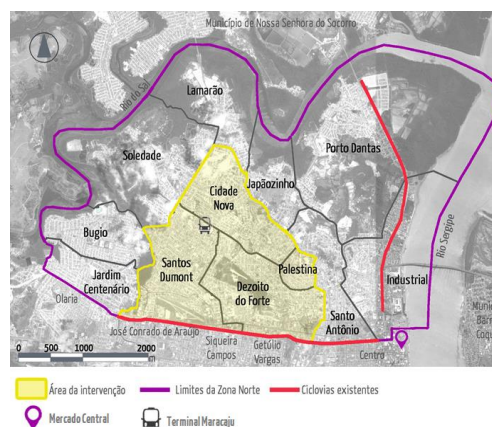
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Os carros não respeitam.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Sem resposta.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta..

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:

Caio

Idade:

34 anos

Sexo:

Masculino

Profissão:

Ajudante de Ferragem

Reside em que bairro:

Veneza

Ficha:

47

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

Trabalho

Lazer/ Esporte

Outros:

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

Estudo

Compras

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino

0

1

2

3

4

5

6

7

Trabalho

Estudo

Lazer/ Esporte

Compras

Outros

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Ponto novo.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Manhã bem cedo, por conta do Sol.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Ciclovia da Av. São Paulo e depois da Rio de Janeiro.

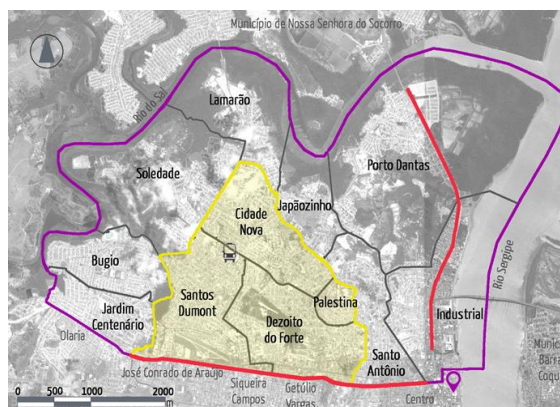
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Ciclovia da Av. São Paulo, a noite é deserta.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Área da intervenção Limites da Zona Norte Ciclovias existentes
Mercado Central Terminal Maracaju

Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Sem resposta.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Hiago

Idade:
26 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Autônomo

Reside em que bairro:
Bugio

Ficha:
48

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho							<input checked="" type="checkbox"/>	
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte						<input checked="" type="checkbox"/>		
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Centro.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Av. São Paulo.

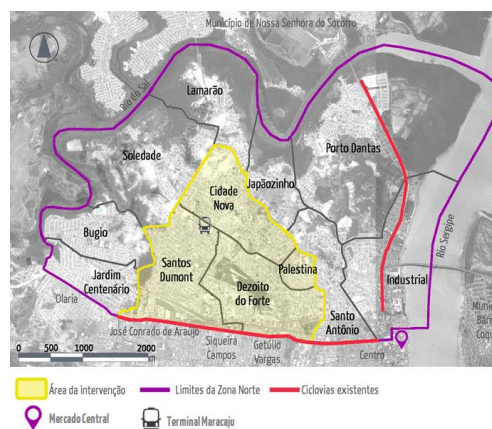
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha ciclovitária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Sem resposta.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura ciclovitária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:

Jamisson

Idade:

52 anos

Sexo:

Masculino

Profissão:

Mecânico

Reside em que bairro:

Parque São José

Ficha:

49

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho								<input checked="" type="checkbox"/>
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte								<input checked="" type="checkbox"/>
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Siqueira Campos.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

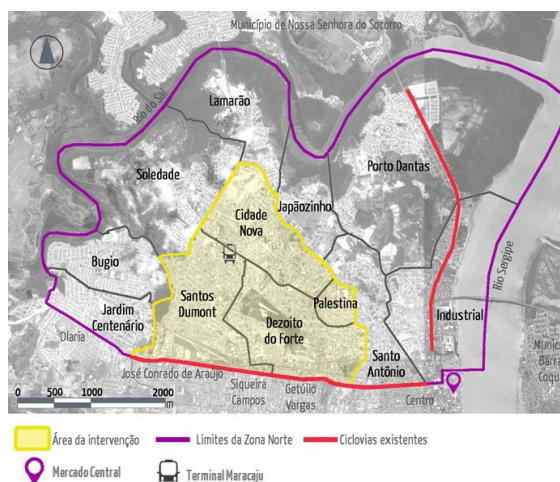
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Sem resposta.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Carlos

Idade:
26 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Servente de obras

Reside em que bairro:
São Carlos

Ficha:
50

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho							<input checked="" type="checkbox"/>	
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte			<input checked="" type="checkbox"/>					
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: 13 de Julho.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sigo pela Av. Maranhão, Coelho e Campos e Rua da Frente.

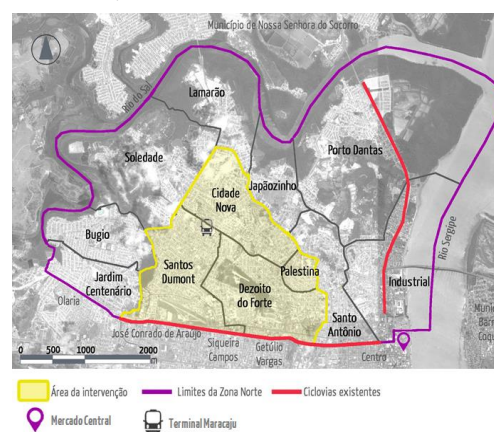
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Sem resposta.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Felipe

Idade:
29 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Ajudante de pedreiro

Reside em que bairro:
Olaria

Ficha:
51

Resp.: Sem resposta.

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho								<input checked="" type="checkbox"/>
Estudo		<input checked="" type="checkbox"/>						
Lazer/ Esporte		<input checked="" type="checkbox"/>						
Compras		<input checked="" type="checkbox"/>						
Outros		<input checked="" type="checkbox"/>						

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Suíça.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

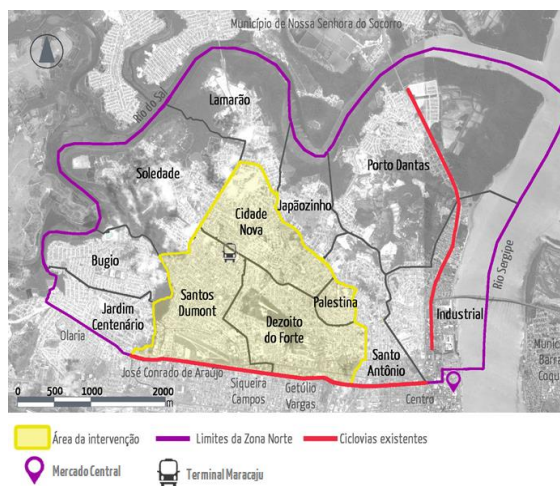
Resp.: Sem resposta.

6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha ciclovitária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Sem resposta.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura ciclovitária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Maicon

Idade:
30 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Motorista

Reside em que bairro:
Veneza

Ficha:
52

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho						<input checked="" type="checkbox"/>		
Estudo	<input checked="" type="checkbox"/>							
Lazer/ Esporte			<input checked="" type="checkbox"/>					
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Centro.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

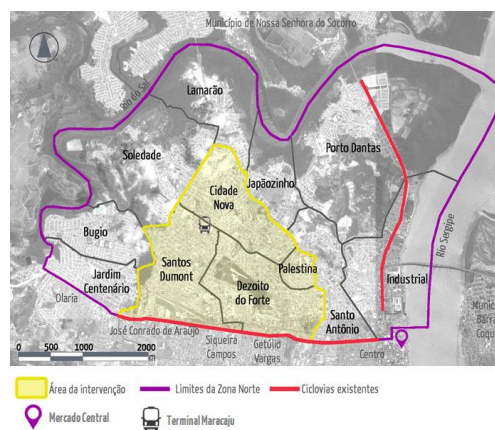
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponha que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Sem resposta.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Kauan

Idade:
23 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Frentista (posto de lavagem)

Reside em que bairro:
José Conrado de Araújo

Ficha:
53

Resp.: Sem resposta.

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input checked="" type="checkbox"/> Trabalho	<input type="checkbox"/> Estudo
<input type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho							<input checked="" type="checkbox"/>	
Estudo		<input type="checkbox"/>						
Lazer/ Esporte		<input type="checkbox"/>						
Compras		<input type="checkbox"/>						
Outros		<input type="checkbox"/>						

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Conjunto Jardins.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

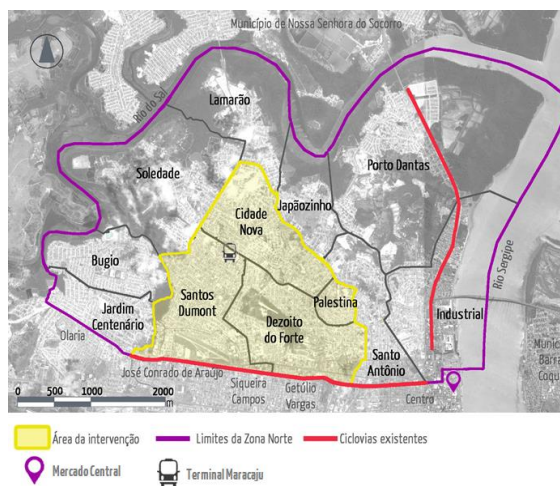
Resp.: Sem resposta.

6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que vocês estão no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Sem resposta.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:
Junior

Idade:
17 anos

Sexo:
Masculino

Profissão:
Estudante

Reside em que bairro:
Olaria

Ficha:
54

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/>	Trabalho	<input type="checkbox"/>	Estudo
<input type="checkbox"/>	Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/>	Compras
<input type="checkbox"/>	Outros:		

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input type="checkbox"/>							
Estudo						<input type="checkbox"/>		
Lazer/ Esporte								<input type="checkbox"/>
Compras	<input type="checkbox"/>							
Outros	<input type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: Grageru.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Qualquer Horário.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

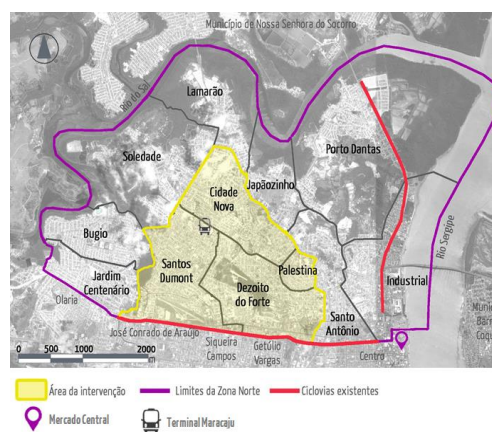
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta..

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Sem resposta.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta.

CICLISTAS NAS RUAS (Reprodução do formulário digital)

Pesquisa realizada com o intuito de identificar as rotas dos ciclistas na Zona Norte de Aracaju, como parte integrante do Trabalho de Conclusão do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Sergipe do aluno Glackson Júnior sob orientação do professor Dr. César Henriques.

Nome:

Vinicius

Idade:

18 anos

Sexo:

Masculino

Profissão:

Estudante

Reside em que bairro:

São Carlos

Ficha:

55

1. Você costuma utilizar a bicicleta para:

<input type="checkbox"/> Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/> Estudo
<input checked="" type="checkbox"/> Lazer/ Esporte	<input type="checkbox"/> Compras
<input type="checkbox"/> Outros:	

2. Quantas vezes utiliza a bicicleta de acordo com o destino:

Destino	0	1	2	3	4	5	6	7
Trabalho	<input checked="" type="checkbox"/>							
Estudo						<input checked="" type="checkbox"/>		
Lazer/ Esporte							<input checked="" type="checkbox"/>	
Compras	<input checked="" type="checkbox"/>							
Outros	<input checked="" type="checkbox"/>							

3. Em que bairro você trabalha e/ou estuda?

Resp.: 18 do forte.

4. Qual o melhor horário para pedalar? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

5. Qual trajeto você costuma fazer ao utilizar a bicicleta para o trabalho, lazer e/ou estudo? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

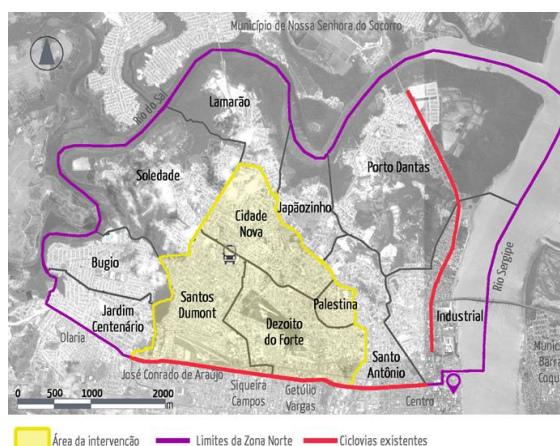
6. Além deste trajeto, é possível citar uma rota alternativa? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)

Resp.: Sem resposta.

7. Nestes trajetos citados, quais os trechos que você julga mais inseguros? Quais os motivos?

Resp.: Sem resposta.

8. Caso você não costume pedalar pela Zona Norte da cidade, suponhamos que você está no Mercado Central, bairro Centro, e precisa locomover-se até o Terminal Maracaju, bairro Santos Dumont. Qual o trajeto você faria? (Se possível, seria interessante que o trajeto realizado fosse detalhado, ressaltando a origem, destino e trechos mais importantes. A intenção é gerar um mapa com estas informações.)



Resp.: Sem resposta.

9. Como você avalia a malha cicloviária de Aracaju? (Relatar sobre as condições de ciclovias, ciclofaixas, sinalização, etc.)

Resp.: Sem resposta.

10. A Zona Norte de Aracaju é a região menos privilegiada no tocante a infraestrutura cicloviária. Para você, qual a razão da falta de investimentos nesta região?

Resp.: Sem resposta.

11. Caso deseje, deixe-nos o seu e-mail.

Resp.: Sem resposta. ■

Apêndice C – Planilha de dados dos levantamentos

LEVANTAMENTOS DE CAMPO – CONTAGEM (PARTE 01/03)										
IDENT.	IDENT.	DATA	DIA	HORÁRIO	TOTAL DE CICLISTAS	CICLISTAS POR MIN.	HOMENS		MULHERES	
							Quant.	%	Quant.	%
C.01	Lev. 01	13.09.17	Quarta	17 às 18h	258	4,30	250	96,9%	8	3,1%
	Lev. 02	15.09.17	Sexta	6:40 às 7:40h	310	5,17	309	99,7%	1	0,3%
	Lev. 03	16.09.17	Sábado	6:40 às 7:40h	233	3,88	231	99,1%	2	0,9%
Síntese do Cruzamento 01					801	13,35	790	98,6%	11	1,4%
C.02	Lev. 01	14.10.17	Sábado	6:40 às 7:40h	274	4,57	268	97,8%	6	2,2%
	Lev. 02	06.11.17	Segunda	6:40 às 7:40h	376	6,27	363	96,5%	13	3,5%
	Lev. 03	13.11.17	Segunda	17 às 18h	505	8,42	492	97,4%	13	2,6%
Síntese do Cruzamento 02					1155	19,25	1123	97,2%	32	2,8%
C.03	Lev. 01	05.08.17	Sábado	6:40 às 7:40h	139	2,32	135	97,1%	4	2,9%
	Lev. 02	10.08.17	Quinta	17 às 18h	285	4,75	277	97,2%	8	2,8%
	Lev. 03	11.08.17	Sexta	6:40 às 7:40h	238	3,97	232	97,5%	6	2,5%
Síntese do Cruzamento 03					662	11,03	644	97,3%	18	2,7%
C.04	Lev. 01	07.10.17	Sábado	6:40 às 7:40h	116	1,93	115	99,1%	1	0,9%
	Lev. 02	19.10.17	Quinta	6:40 às 7:40h	177	2,95	169	95,5%	8	4,5%
	Lev. 03	25.10.17	Quarta	17 às 18h	226	3,77	221	97,8%	5	2,2%
Síntese do Cruzamento 04					519	8,65	505	97,3%	14	2,7%
C.05	Lev. 01	17.10.17	Terça	6:40 às 7:40h	218	3,63	212	97,2%	6	2,8%
	Lev. 02	21.10.17	Sábado	6:40 às 7:40h	146	2,43	141	96,6%	5	3,4%
	Lev. 03	14.11.17	Terça	17 às 18h	291	4,85	287	98,6%	4	1,4%
Síntese do Cruzamento 05					655	10,92	640	97,7%	15	2,3%
C.06	Lev. 01	16.10.17	Segunda	6:40 às 7:40h	217	3,62	211	97,2%	6	2,8%
	Lev. 02	01.11.17	Quarta	17 às 18h	251	4,18	240	95,6%	11	4,4%
	Lev. 03	16.06.18	Sábado	6:40 às 7:40h	203	3,38	192	94,6%	11	5,4%
Síntese do Cruzamento 06					671	11,18	643	95,8%	28	4,2%
C.07	Lev. 01	18.10.17	Quarta	6:40 às 7:40h	334	5,57	322	96,4%	12	3,6%
	Lev. 02	17.11.17	Sexta	17 às 18h	363	6,05	351	96,7%	12	3,3%
	Lev. 03	09.06.18	Sábado	6:40 às 7:40h	301	5,02	289	96,0%	12	4,0%
Síntese do Cruzamento 07					998	16,63	962	96,4%	36	3,6%
C.08	Lev. 01	01.11.17	Quarta	6:40 às 7:40h	312	5,20	305	97,8%	7	2,2%
	Lev. 02	18.11.17	Sábado	6:40 às 7:40h	210	3,50	206	98,1%	4	1,9%
	Lev. 03	20.11.17	Segunda	17 às 18h	159	2,65	156	98,1%	3	1,9%
Síntese do Cruzamento 08					681	11,35	667	97,9%	14	2,1%
C.09	Lev. 01	09.11.17	Quinta	6:40 às 7:40h	250	4,17	243	97,2%	7	2,8%
	Lev. 02	11.11.17	Sábado	6:40 às 7:40h	213	3,55	211	99,1%	2	0,9%
	Lev. 03	23.11.17	Quinta	17 às 18h	431	7,18	416	96,5%	15	3,5%
Síntese do Cruzamento 09					894	14,90	870	97,3%	24	2,7%
C.10	Lev. 01	28.10.17	Sábado	6:40 às 7:40h	196	3,27	194	99,0%	2	1,0%
	Lev. 02	10.11.17	Sexta	6:40 às 7:40h	196	3,27	191	97,4%	5	2,6%
	Lev. 03	22.11.17	Quarta	17 às 18h	372	6,20	360	96,8%	12	3,2%
Síntese do Cruzamento 10					764	12,73	745	97,5%	19	2,5%
C.11	Lev. 01	08.09.17	Sexta	6:40 às 7:40h	329	5,48	320	97,3%	9	2,7%
	Lev. 02	08.09.17	Sexta	17 às 18h	375	6,25	366	97,6%	9	2,4%
	Lev. 03	09.09.17	Sábado	6:40 às 7:40h	316	5,27	299	94,6%	17	5,4%
Síntese do Cruzamento 11					1020	17,00	985	96,6%	35	3,4%
Síntese final dos levantamentos					8820	147,00	8574	97,21%	246	2,79%

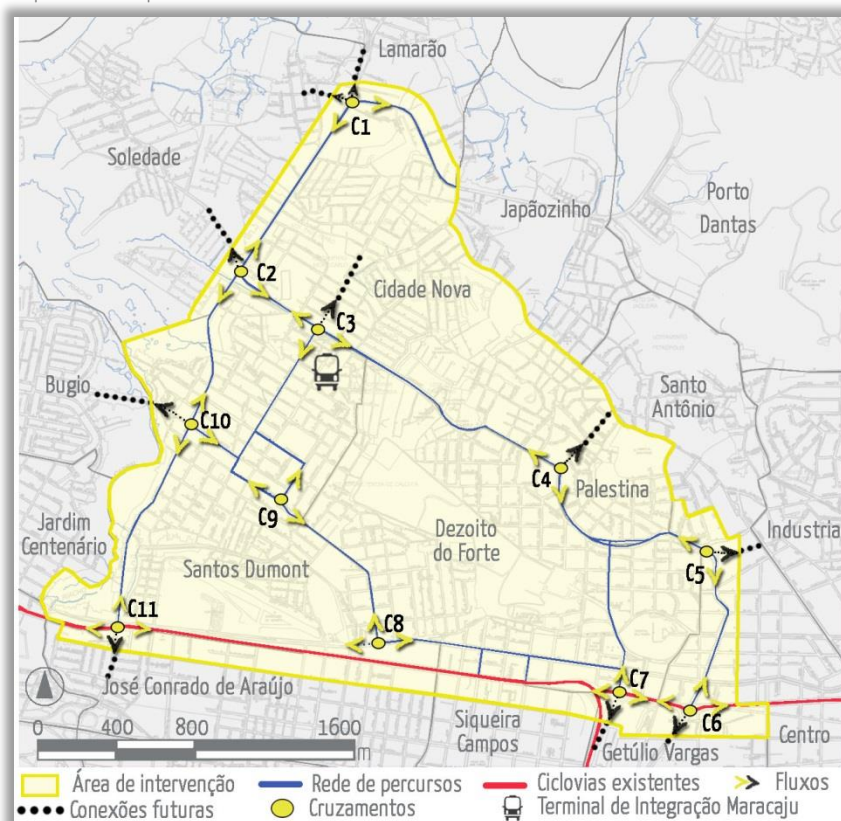
LEVANTAMENTOS DE CAMPO – CONTAGEM (PARTE 02/03)								
IDENT.	IDENT.	DIA	HORÁRIO	TOTAL DE CICLISTAS	BICICLETAS DE CARGA		CONTRAMÃO	
					Quant.	%	Quant.	%
C.01	Lev. 01	Quarta	17 às 18h	258	2	0,8%	54	20,9%
	Lev. 02	Sexta	6:40 às 7:40h	310	4	1,3%	53	17,1%
	Lev. 03	Sábado	6:40 às 7:40h	233	11	4,7%	71	30,5%
Síntese do Cruzamento 01				801	17	2,1%	178	22,2%
C.02	Lev. 01	Sábado	6:40 às 7:40h	274	7	2,6%	50	18,2%
	Lev. 02	Segunda	6:40 às 7:40h	376	11	2,9%	55	14,6%
	Lev. 03	Segunda	17 às 18h	505	12	2,4%	104	20,6%
Síntese do Cruzamento 02				1155	30	2,6%	209	18,1%
C.03	Lev. 01	Sábado	6:40 às 7:40h	139	4	2,9%	50	36,0%
	Lev. 02	Quinta	17 às 18h	285	0	0,0%	107	37,5%
	Lev. 03	Sexta	6:40 às 7:40h	238	0	0,0%	93	39,1%
Síntese do Cruzamento 03				662	4	0,6%	250	37,8%
C.04	Lev. 01	Sábado	6:40 às 7:40h	116	3	2,6%	5	4,3%
	Lev. 02	Quinta	6:40 às 7:40h	177	3	1,7%	12	6,8%
	Lev. 03	Quarta	17 às 18h	226	5	2,2%	18	8,0%
Síntese do Cruzamento 04				519	11	2,1%	35	6,7%
C.05	Lev. 01	Terça	6:40 às 7:40h	218	6	2,8%	22	10,1%
	Lev. 02	Sábado	6:40 às 7:40h	146	10	6,8%	22	15,1%
	Lev. 03	Terça	17 às 18h	291	3	1,0%	35	12,0%
Síntese do Cruzamento 05				655	19	2,9%	79	12,1%
C.06	Lev. 01	Segunda	6:40 às 7:40h	217	10	4,6%	11	5,1%
	Lev. 02	Quarta	17 às 18h	251	5	2,0%	14	5,6%
	Lev. 03	Sábado	6:40 às 7:40h	203	5	2,5%	14	6,9%
Síntese do Cruzamento 06				671	20	3,0%	39	5,8%
C.07	Lev. 01	Quarta	6:40 às 7:40h	334	6	1,8%	37	11,1%
	Lev. 02	Sexta	17 às 18h	363	10	2,8%	10	2,8%
	Lev. 03	Sábado	6:40 às 7:40h	301	10	3,3%	36	12,0%
Síntese do Cruzamento 07				998	26	2,6%	83	8,3%
C.08	Lev. 01	Quarta	6:40 às 7:40h	312	7	2,2%	10	3,2%
	Lev. 02	Sábado	6:40 às 7:40h	210	4	1,9%	10	4,8%
	Lev. 03	Segunda	17 às 18h	159	10	6,3%	14	8,8%
Síntese do Cruzamento 08				681	21	3,1%	34	5,0%
C.09	Lev. 01	Quinta	6:40 às 7:40h	250	14	5,6%	13	5,2%
	Lev. 02	Sábado	6:40 às 7:40h	213	11	5,2%	3	1,4%
	Lev. 03	Quinta	17 às 18h	431	4	0,9%	17	3,9%
Síntese do Cruzamento 09				894	29	3,2%	33	3,7%
C.10	Lev. 01	Sábado	6:40 às 7:40h	196	2	1,0%	21	10,7%
	Lev. 02	Sexta	6:40 às 7:40h	196	2	1,0%	18	9,2%
	Lev. 03	Quarta	17 às 18h	372	3	0,8%	31	8,3%
Síntese do Cruzamento 10				764	7	0,9%	70	9,2%
C.11	Lev. 01	Sexta	6:40 às 7:40h	329	10	3,0%	30	9,1%
	Lev. 02	Sexta	17 às 18h	375	16	4,3%	46	12,3%
	Lev. 03	Sábado	6:40 às 7:40h	316	9	2,8%	60	19,0%
Síntese do Cruzamento 11				1020	35	3,4%	136	13,3%
Síntese final dos levantamentos				8820	219	2,48%	1146	12,99%

LEVANTAMENTOS DE CAMPO – CONTAGEM (PARTE 03/03)														
IDENT.	IDENT.	FAIXA ESQUERDA		FAIXA DIREITA		DESLOC. NA CICLOVIA		FORA DA CICLOVIA		DESLOCAMENTO NO SENTIDO DA CICLOVIA				
		Quant.	%	Quant.	%	Quant.	%	Quant.	%	Cic.	%	Via	%	Total
C.01	Lev. 01	15	5,8%	243	94,2%	não se aplica								
	Lev. 02	15	4,8%	295	95,2%									
	Lev. 03	13	5,6%	220	94,4%									
Síntese do C01		43	5,37%	758	94,63%									
C.02	Lev. 01	0	0,0%	274	100,0%	não se aplica								
	Lev. 02	0	0,0%	376	100,0%									
	Lev. 03	0	0,0%	505	100,0%									
Síntese do C02		0	0,0%	1155	100,0%									
C.03	Lev. 01	12	8,6%	127	91,4%	não se aplica								
	Lev. 02	6	2,1%	279	97,9%									
	Lev. 03	30	12,6%	208	87,4%									
Síntese do C03		48	7,25%	614	92,75%									
C.04	Lev. 01	8	6,9%	108	93,1%	não se aplica								
	Lev. 02	20	11,3%	157	88,7%									
	Lev. 03	1	0,4%	225	99,6%									
Síntese do C04		29	5,59%	490	94,41%									
C.05	Lev. 01	63	28,9%	155	71,1%	não se aplica								
	Lev. 02	42	28,8%	104	71,2%									
	Lev. 03	45	15,5%	246	84,5%									
Síntese do C05		150	22,90%	505	77,10%									
C.06	Lev. 01	25	11,5%	192	88,5%	79	36,4%	138	63,6%	70	72,2%	27	27,8%	97
	Lev. 02	28	11,2%	223	88,8%	103	41,0%	148	59,0%	71	65,1%	38	34,9%	109
	Lev. 03	33	16,3%	170	83,7%	90	44,3%	113	55,7%	70	74,5%	24	25,5%	94
Síntese do C06		86	12,82%	585	87,18%	272	40,54%	399	59,46%	211	70,33%	89	29,67%	300
C.07	Lev. 01	24	7,2%	310	92,8%	178	53,3%	156	46,7%	178	67,7%	85	32,3%	263
	Lev. 02	63	17,4%	300	82,6%	169	46,6%	194	53,4%	169	63,5%	97	36,5%	266
	Lev. 03	17	5,6%	284	94,4%	158	52,5%	143	47,5%	158	65,3%	84	34,7%	242
Síntese do C07		104	10,42%	894	89,58%	505	50,60%	493	49,40%	505	50,60%	266	34,50%	771
C.08	Lev. 01	4	1,3%	308	98,7%	não se aplica								
	Lev. 02	6	2,9%	204	97,1%									
	Lev. 03	11	6,9%	148	93,1%									
Síntese do C08		21	3,08%	660	96,92%									
C.09	Lev. 01	24	9,6%	226	90,4%	não se aplica								
	Lev. 02	0	0,0%	213	100,0%									
	Lev. 03	13	3,0%	418	97,0%									
Síntese do C09		37	4,14%	857	95,86%									
C.10	Lev. 01	2	1,0%	194	99,0%	não se aplica								
	Lev. 02	3	1,5%	193	98,5%									
	Lev. 03	5	1,3%	367	98,7%									
Síntese do C10		10	1,31%	754	98,69%									
C.11	Lev. 01	11	3,3%	318	96,7%	158	48,0%	171	52,0%	142	82,6%	30	17,4%	172
	Lev. 02	32	8,5%	343	91,5%	120	32,0%	255	68,0%	105	60,0%	70	40,0%	175
	Lev. 03	23	7,3%	293	92,7%	155	49,1%	161	50,9%	138	80,2%	34	19,8%	172
Síntese do C11		66	6,47%	954	93,53%	433	42,45%	587	57,55%	385	74,18%	134	25,82%	519
Síntese final dos levantamentos		594	6,73%	8226	93,27%	1210	13,72%	7610	86,28%	1101	69,25%	489	30,75%	1590

Apêndice D – Fichas de detalhamento das rotas dos ciclistas

As fichas detalhadas por cruzamento seguirão a classificação apresentada no mapa abaixo, de modo que, para cada interseção, serão apresentadas três fichas correspondendo aos três levantamentos realizados em horários distintos.

Mapa 1 Rede de percursos - Cruzamentos



A partir das interseções, foram identificados 11 pontos de conflito para efeito de análise.

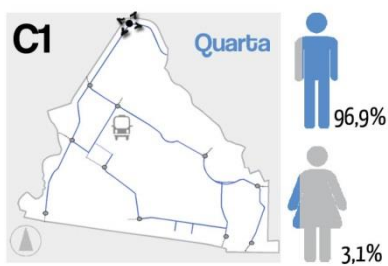
Fonte: Elaborado pelo autor, 2018.

Cruzamentos:

- C1 – Entre as Avenidas Gal. Euclides Figueiredo e Paulo Figueiredo Barreto;
- C2 – Entre as Avenidas Gal. Euclides Figueiredo e Benjamim Constant;
- C3 – Entre a Av. Juscelino Kubistchek e a Rua São Francisco de Assis;
- C4 – Entre a Av. Visconde de Maracaju e Rua Artur Fortes;
- C5 – Entre a Av. Juscelino Kubistchek e Rua do Carmo;
- C6 – Entre as Avenidas Coelho e Campos e Eng. Gentil Tavares;
- C7 – Entre a Av. São Paulo e a Rua Pará;
- C8 – Entre a Av. Maranhão e a Rua Roberto Moraes;
- C9 – Entre as Ruas Jonaldo Bonfim e Major Aureliano;
- C10 – Entre a Rua Serafim Bonfim e a Av. Gal. Euclides Figueiredo;
- C11 – Entre as Avenidas Euclides Figueiredo e Maranhão;

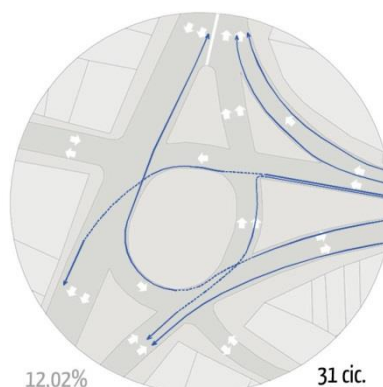
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C1

Lev. 01 - 13.09.2017 (17h às 18h)

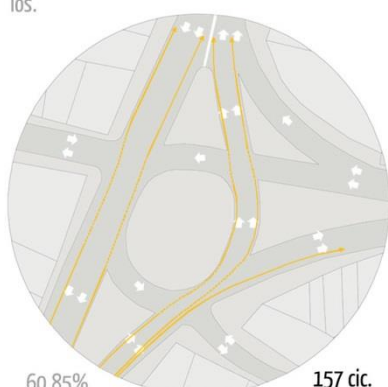


258 ciclistas (4,30 cic/min)

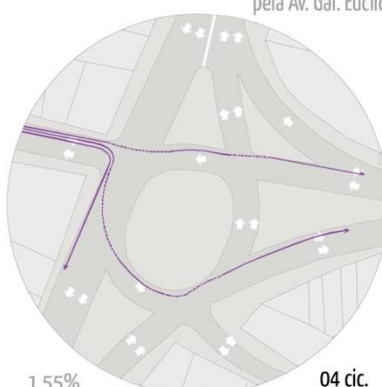
Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



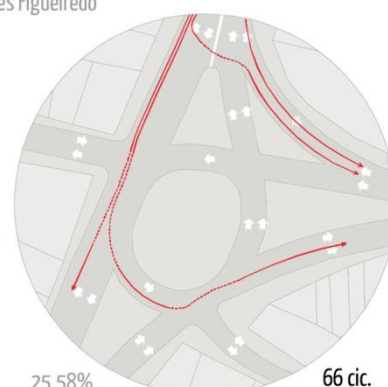
Ciclistas que vem do bairro Japãozinho pela Av. Gal. Euclides Figueiredo



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Av. Gal. Euclides Figueiredo

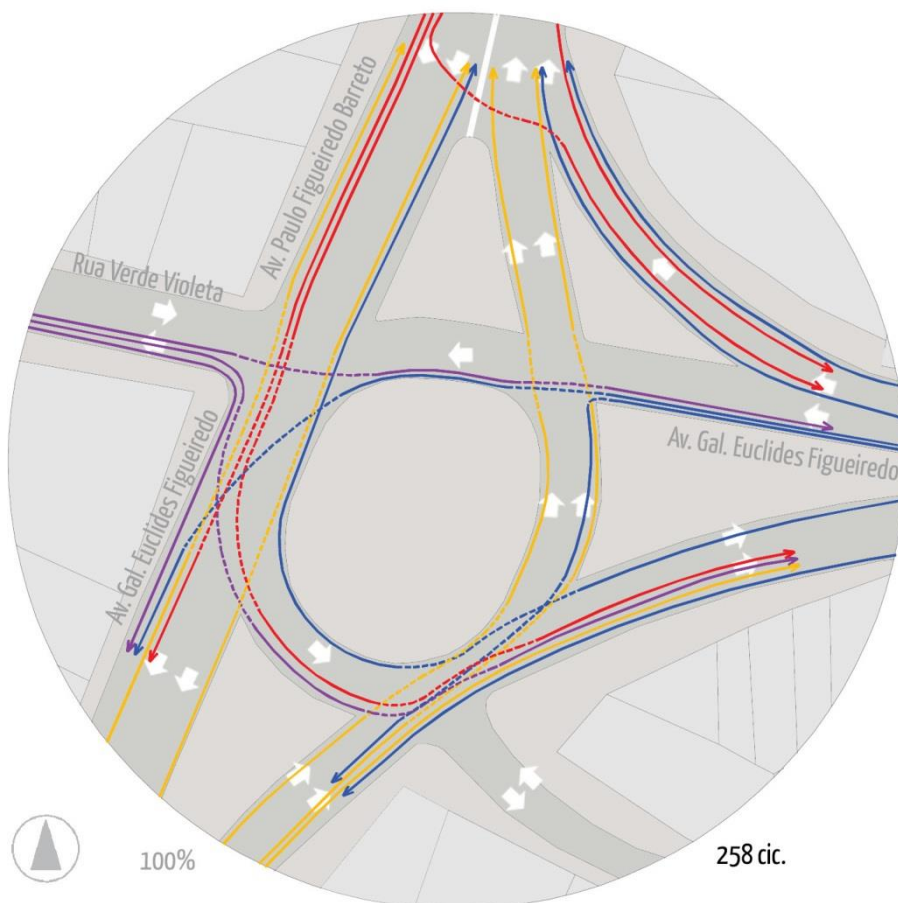


Ciclistas que vem do bairro Lamarão pela Rua Verde Violeta



Ciclistas que vem do bairro Lamarão pela Av. Paulo Figueiredo Barreto

Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

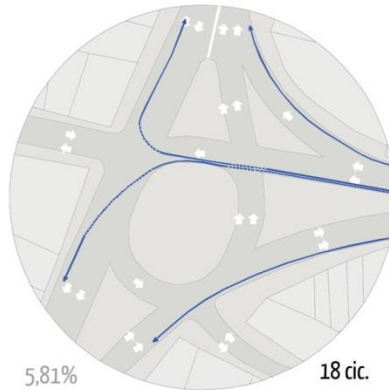
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C1

Lev. 02 - 15.09.2017 (6:40h às 7:40h)

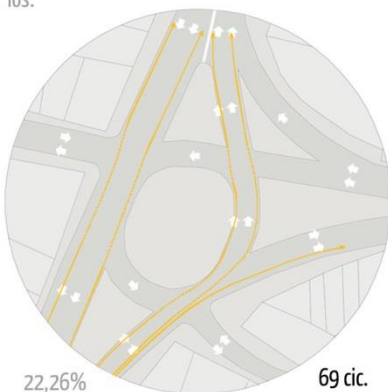


310 ciclistas (5,17 cic/min)

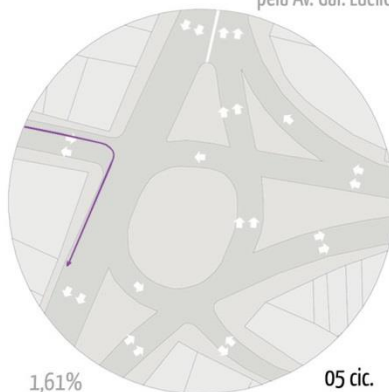
Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



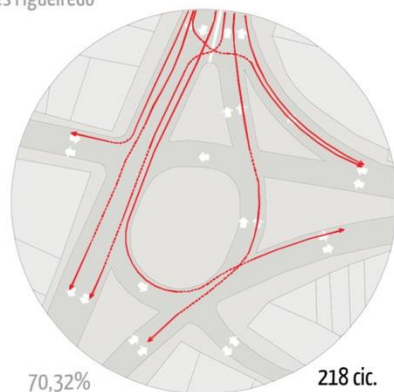
Ciclistas que vem do bairro Japãozinho pela Av. Gal. Euclides Figueiredo



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Av. Gal. Euclides Figueiredo

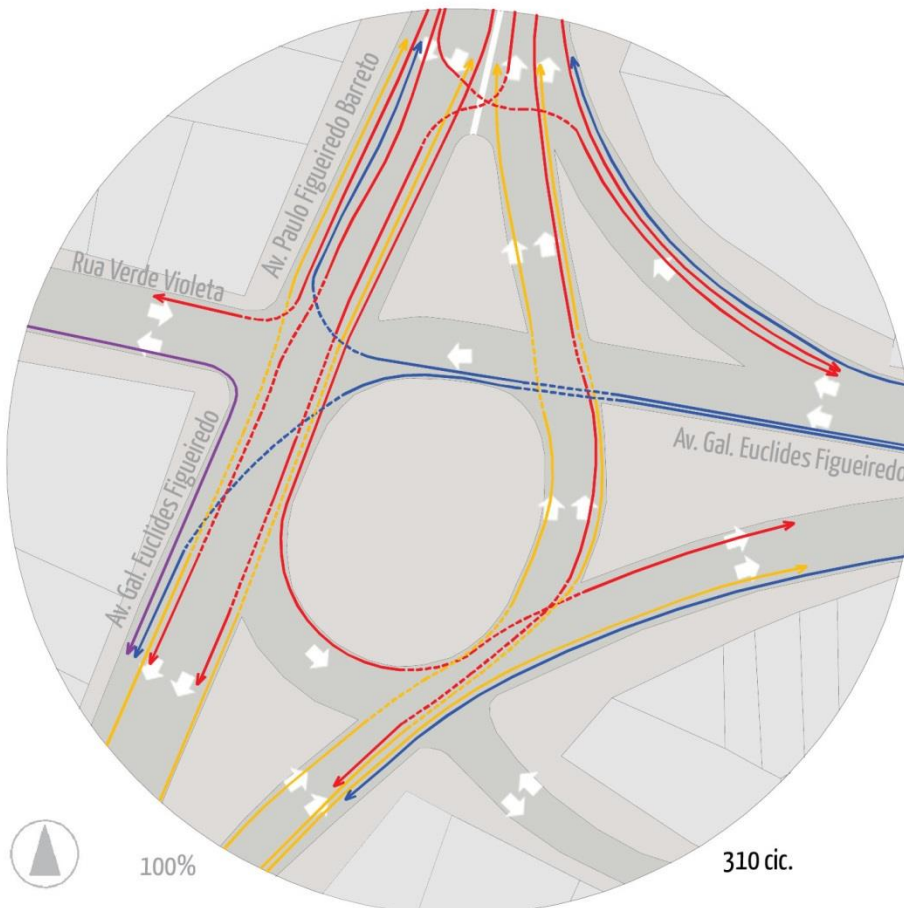


Ciclistas que vem do bairro Lamarão pela Rua Verde Violeta



Ciclistas que vem do bairro Lamarão pela Av. Paulo Figueiredo Barreto

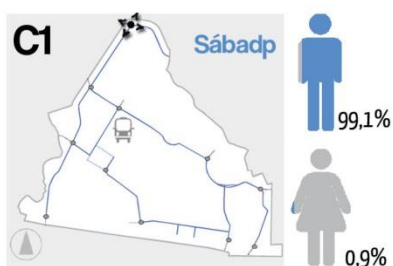
Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

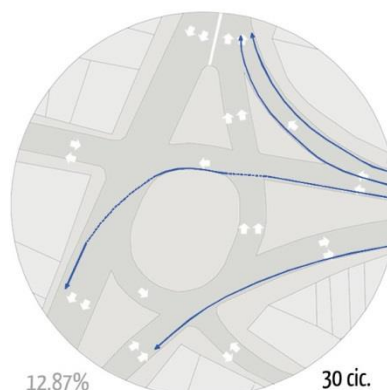
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C1

Lev. 03 - 16.09.2017 (6:40h às 7:40h)

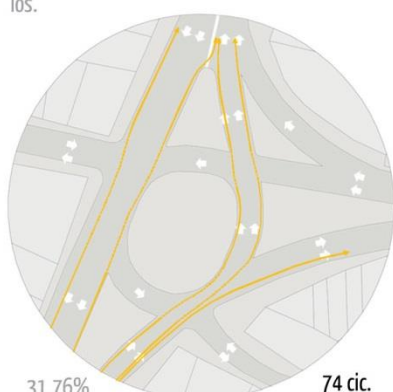


233 ciclistas (3,88 cic/min)

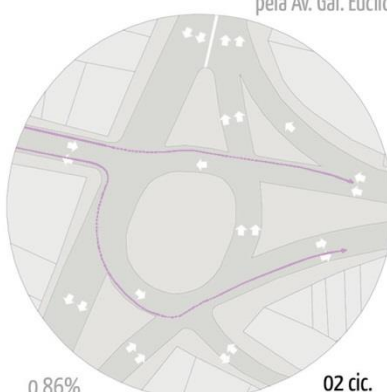
Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



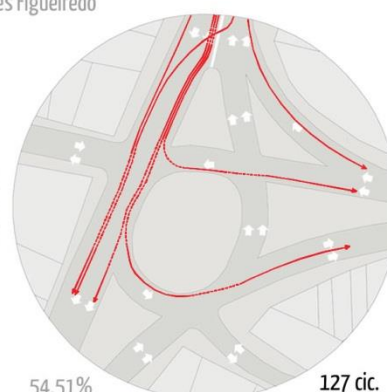
Ciclistas que vem do bairro Japãozinho pela Av. Gal. Euclides Figueiredo



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Av. Gal. Euclides Figueiredo

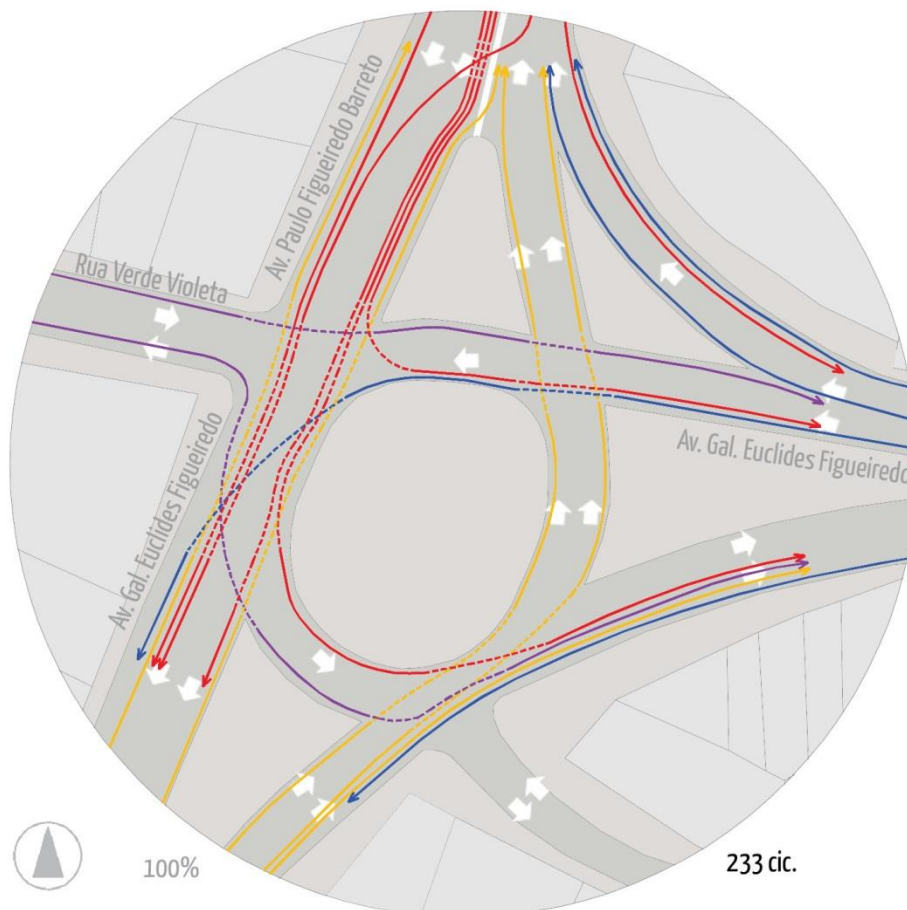


Ciclistas que vem do bairro Lamarão pela Rua Verde Violeta



Ciclistas que vem do bairro Lamarão pela Av. Paulo Figueiredo Barreto

Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

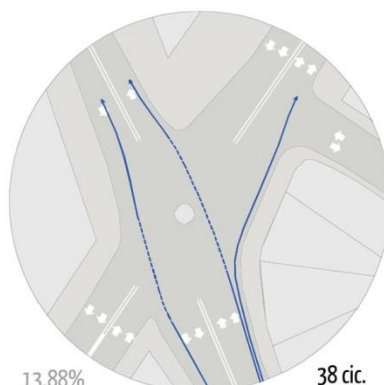
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C2

Lev. 01 - 14.10.2017 (6:40h às 7:40h)

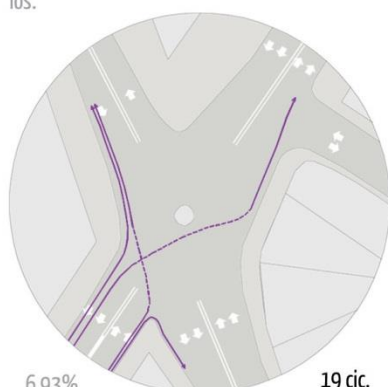


274 ciclistas (4,57 cic/min)

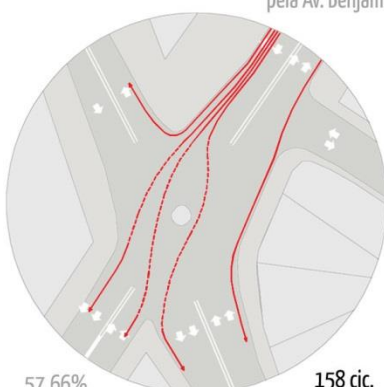
Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



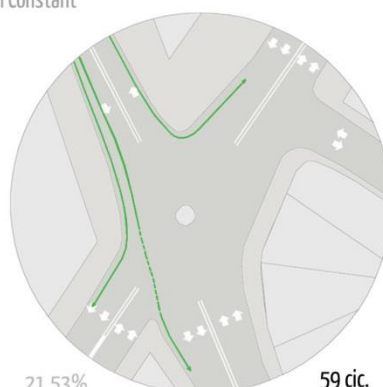
Ciclistas que vem do bairro 18 do Forte pela Av. Benjamim Constant



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Av. Gal. Euclides Figueiredo

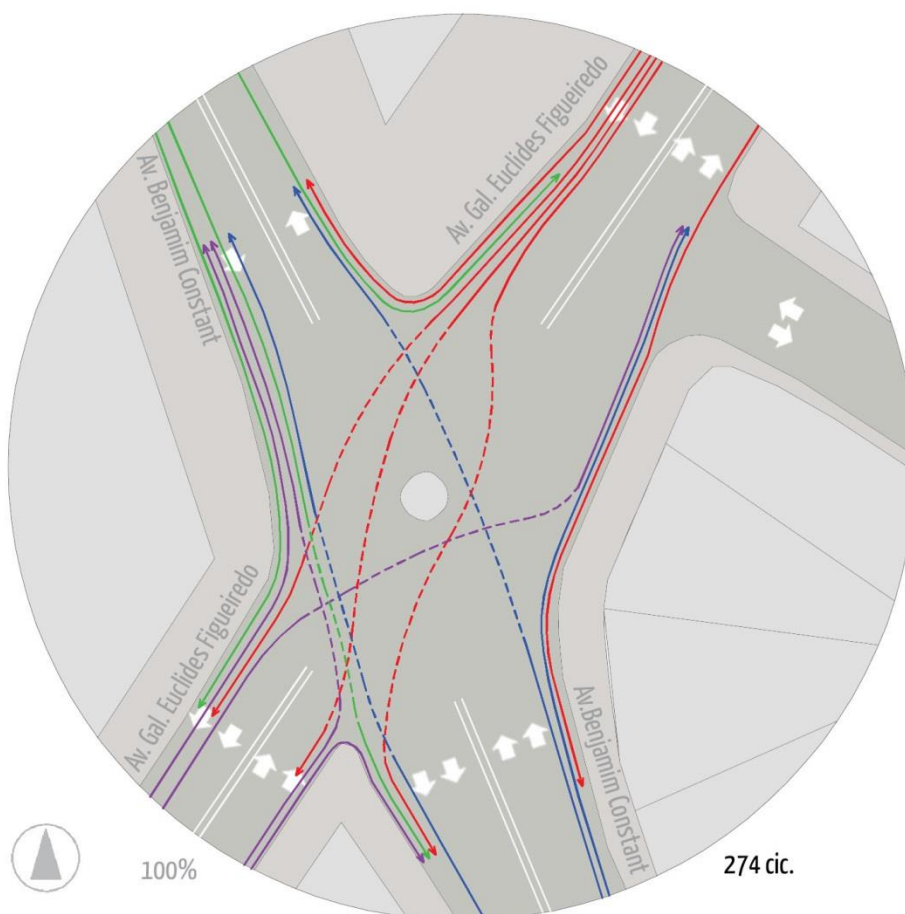


Ciclistas que vem do bairro Lamarão pela Av. Gal. Euclides Figueiredo



Ciclistas que vem do bairro Soledade pela Av. Benjamim Constant

Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

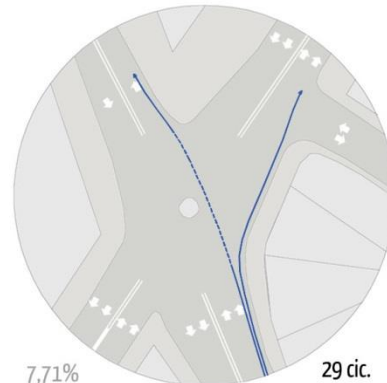
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C2

Lev. 02 - 06.11.2017 (6:40h às 7:40h)

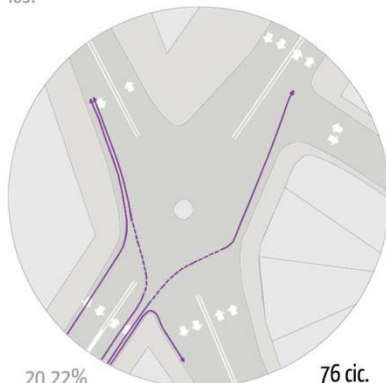


376 ciclistas (6,27 cic/min)

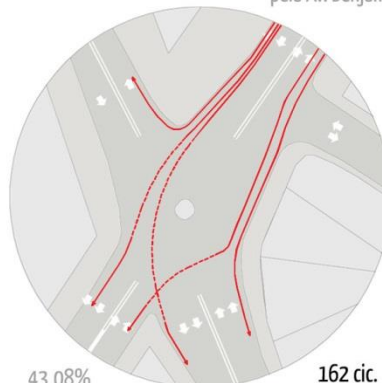
Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



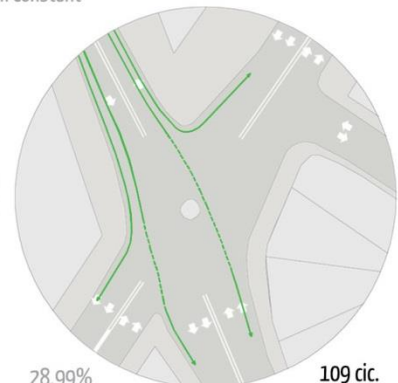
Ciclistas que vem do bairro 18 do Forte pela Av. Benjamim Constant



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Av. Gal. Euclides Figueiredo

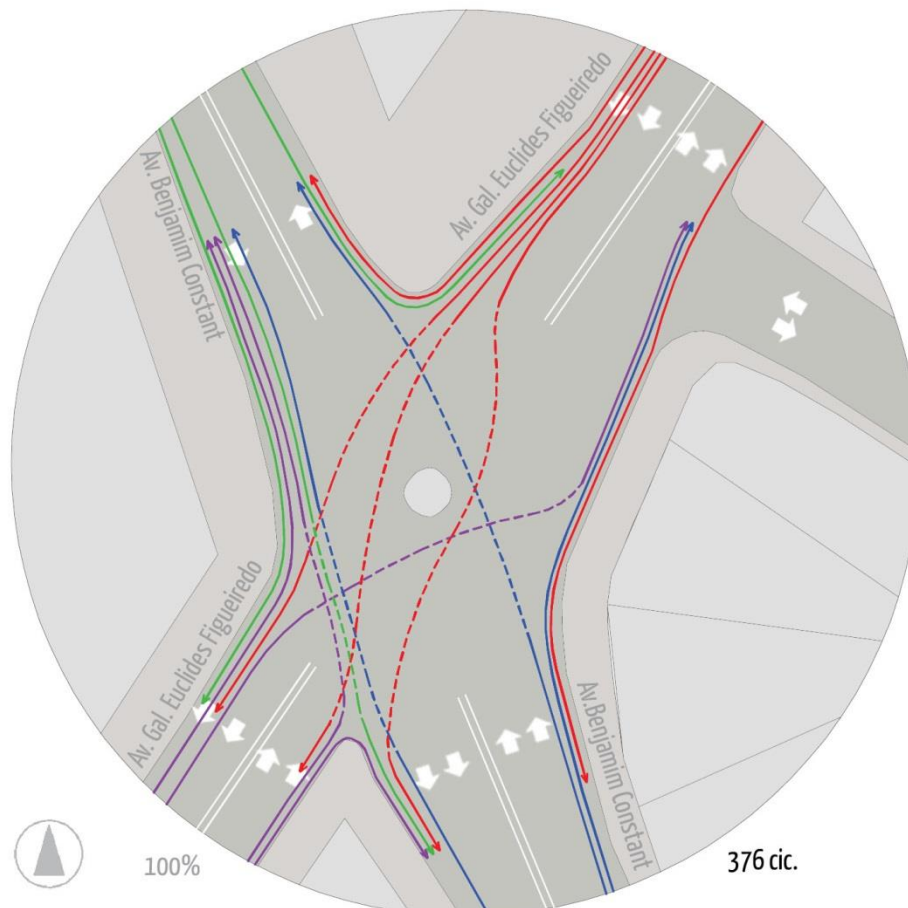


Ciclistas que vem do bairro Lamarão pela Av. Gal. Euclides Figueiredo



Ciclistas que vem do bairro Soledade pela Av. Benjamim Constant

Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

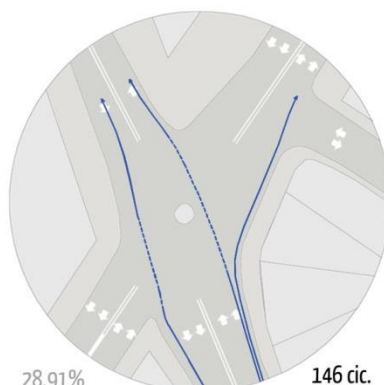
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C2

Lev. 03 - 13.11.2017 (17h às 18h)

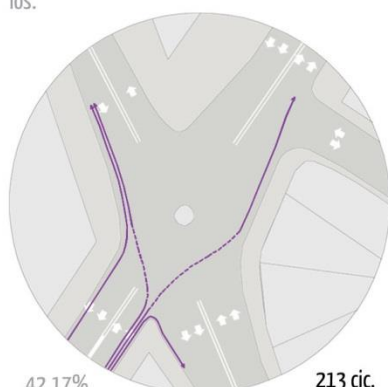


505 ciclistas (8,42 cic/min)

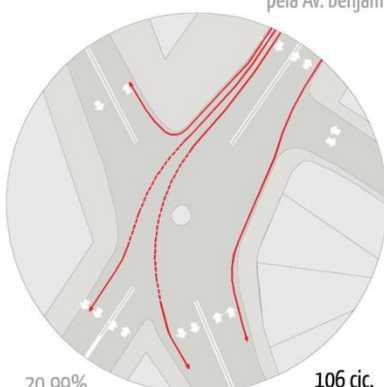
Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



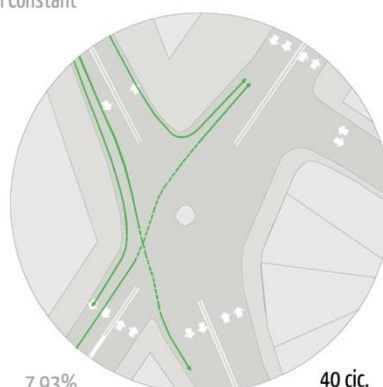
Ciclistas que vem do bairro 18 do Forte pela Av. Benjamin Constant



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Av. Gal. Euclides Figueiredo

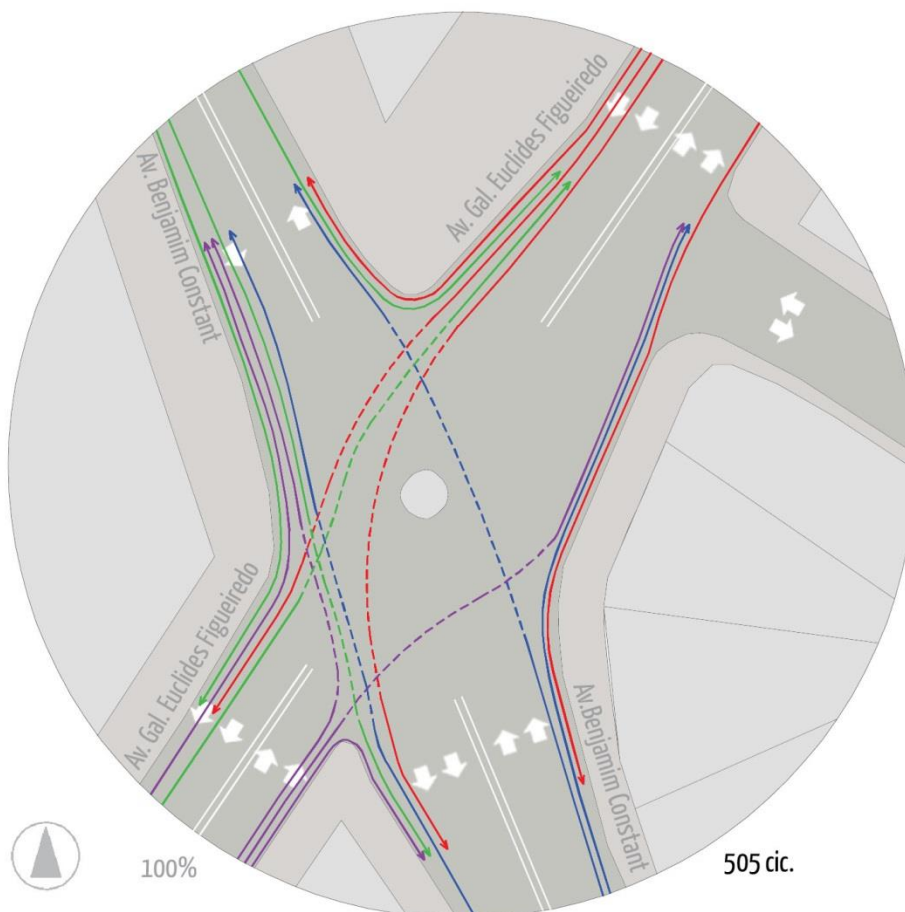


Ciclistas que vem do bairro Lamarão pela Av. Gal. Euclides Figueiredo



Ciclistas que vem do bairro Soledade pela Av. Benjamin Constant

Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

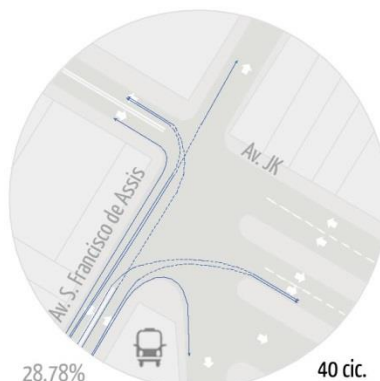
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C3

Lev. 01 - 05.08.2017 (6:40h às 7:40h)

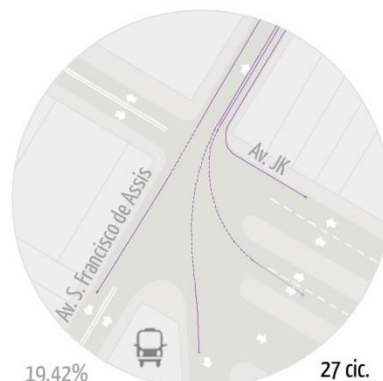


139 ciclistas (2,32 cic/min)

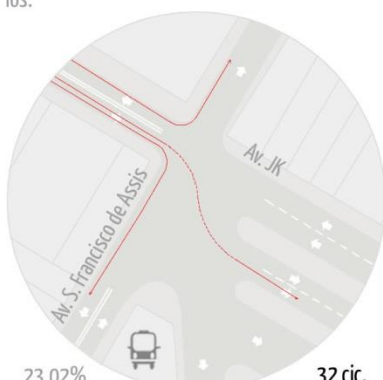
Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Rua S. Francisco de Assis



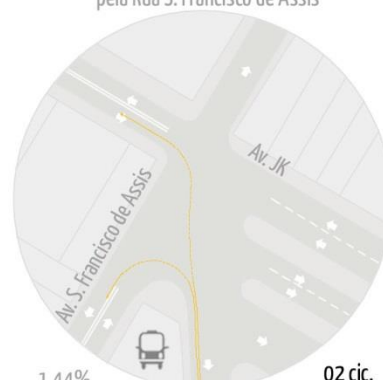
Ciclistas que vem do bairro Cidade Nova pela Rua S. Francisco de Assis



Ciclistas que vem do bairro Lamarão pela Av. Pres. Juscelino Kubistchek

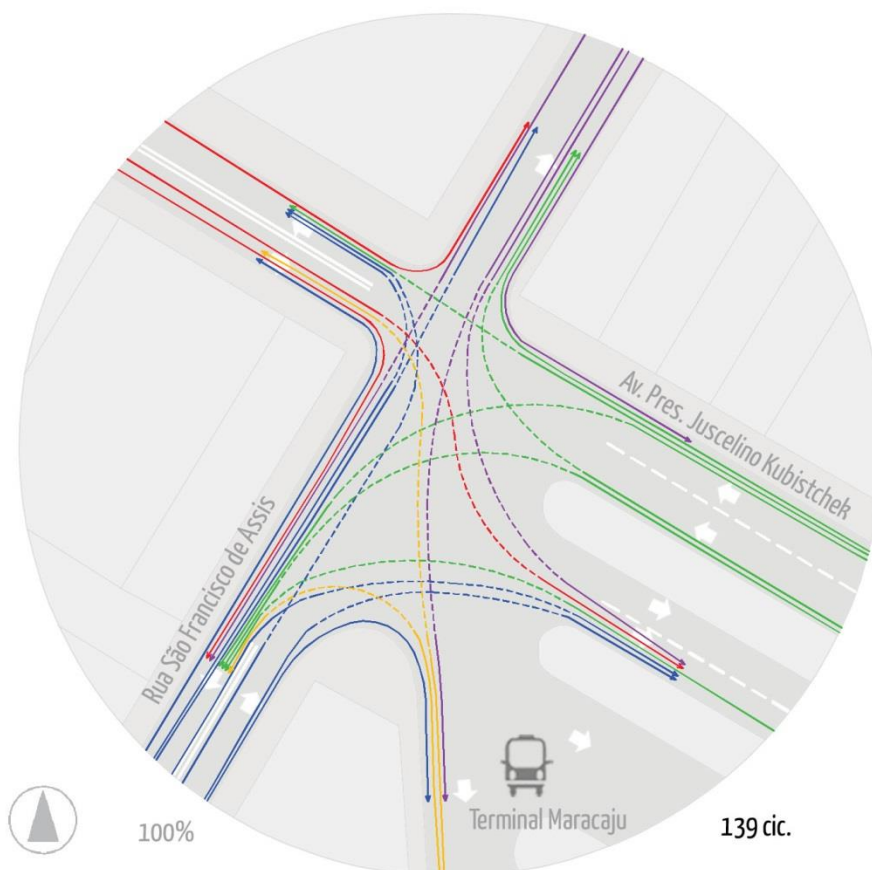


Ciclistas que vem do bairro Dezoito do Forte pela Av. Pres. Juscelino Kubistchek



Ciclistas que saem do Terminal de Integração Maracaju

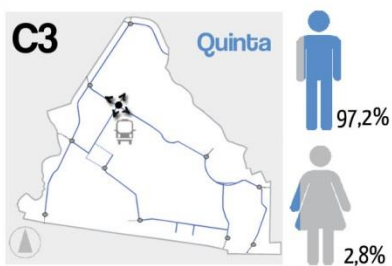
Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

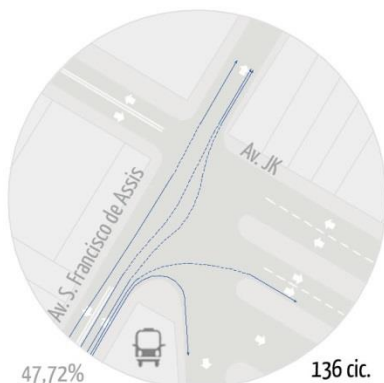
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C3

Lev. 02 - 10.08.2017 (17h às 18h)

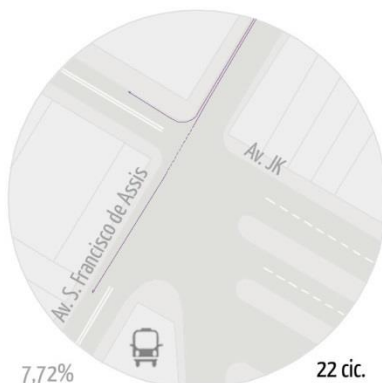


285 ciclistas (4,75 cic/min)

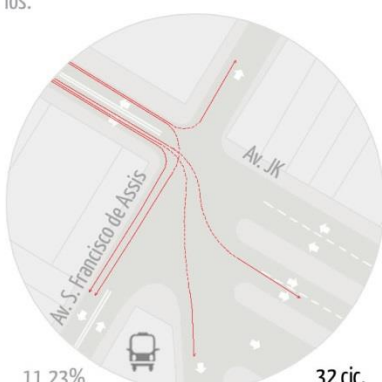
Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Rua S. Francisco de Assis



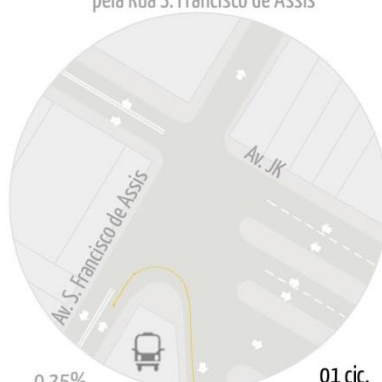
Ciclistas que vem do bairro Cidade Nova pela Rua S. Francisco de Assis



Ciclistas que vem do bairro Lamarão pela Av. Pres. Juscelino Kubistchek

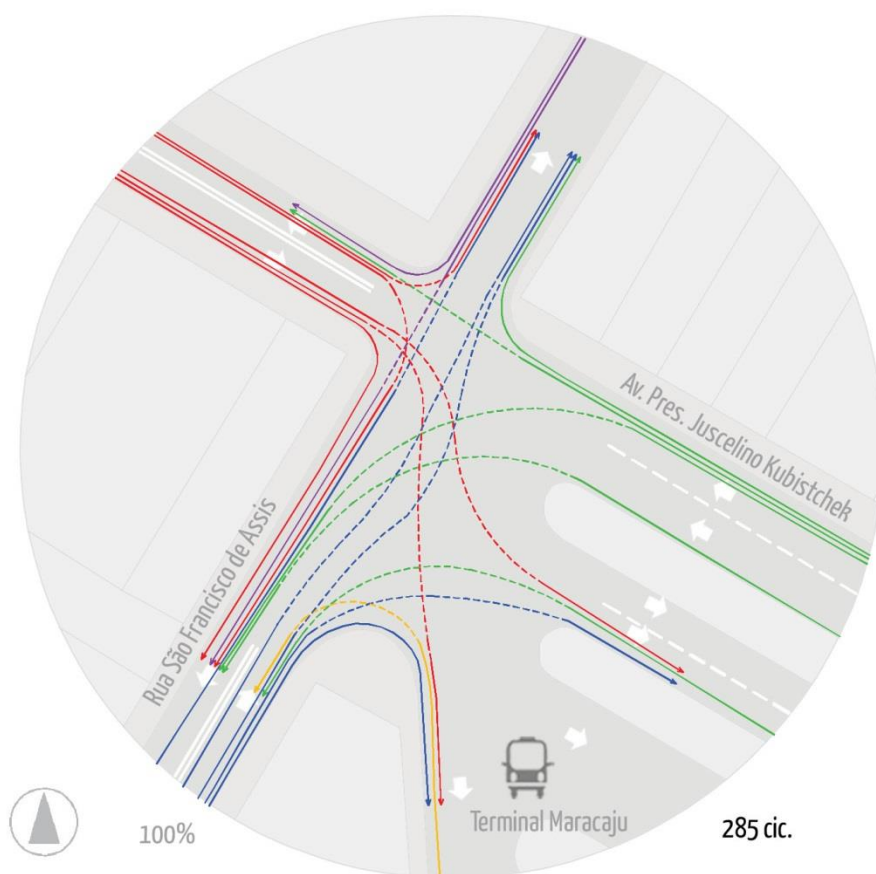


Ciclistas que vem do bairro Dezoito do Forte pela Av. Pres. Juscelino Kubistchek



Ciclistas que saem do Terminal de Integração Maracaju

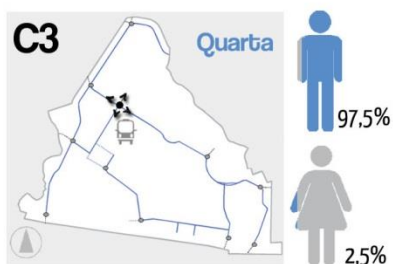
Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

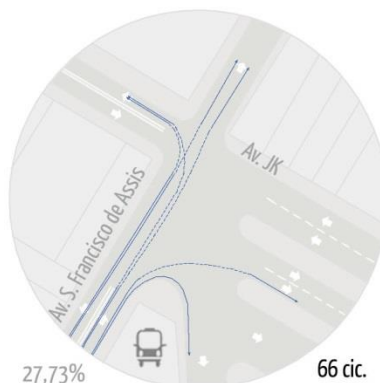
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C3

Lev. 03 - 11.08.2017 (6:40h às 7:40h)

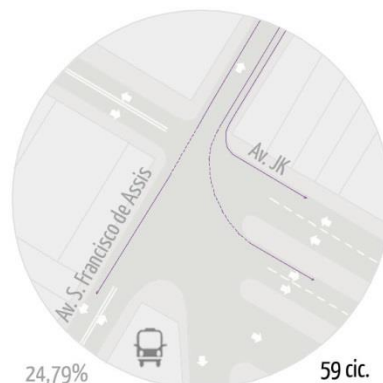


238 ciclistas (3,97 cic/min)

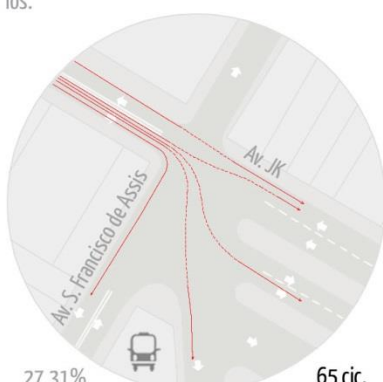
Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Rua S. Francisco de Assis



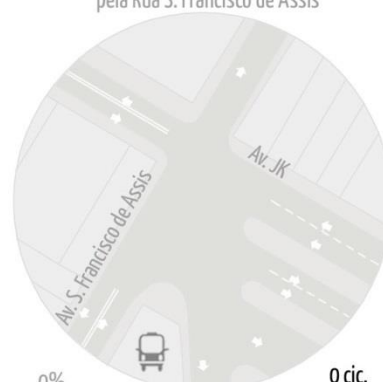
Ciclistas que vem do bairro Cidade Nova pela Rua S. Francisco de Assis



Ciclistas que vem do bairro Lamarão pela Av. Pres. Juscelino Kubistchek

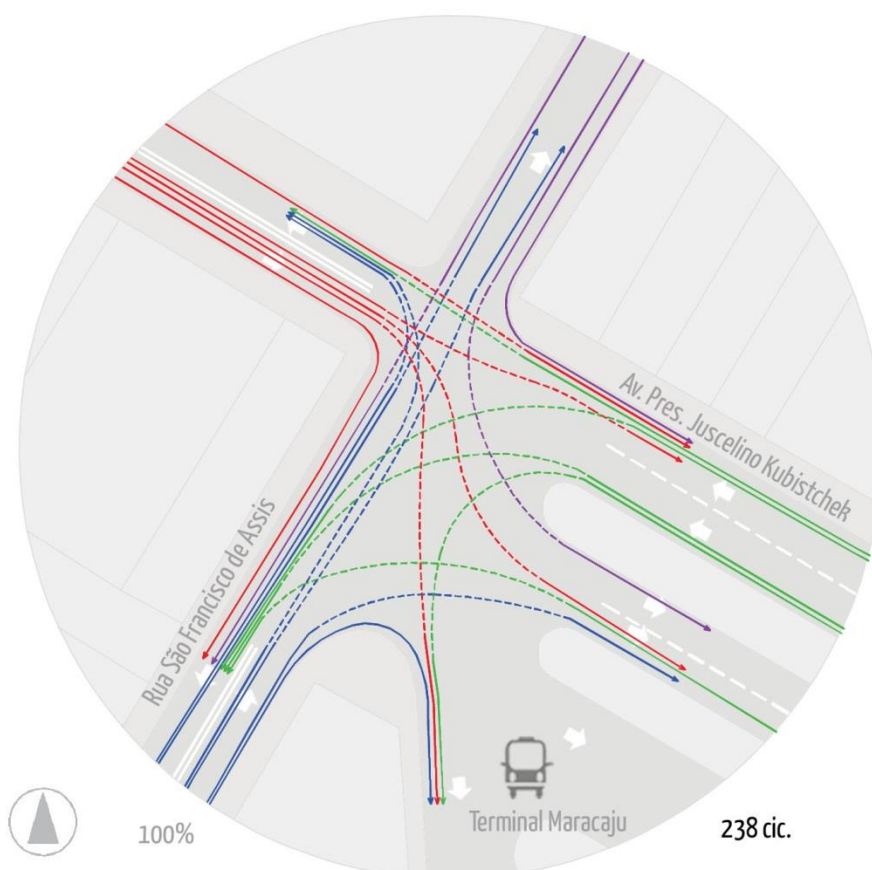


Ciclistas que vem do bairro Dezoito do Forte pela Av. Pres. Juscelino Kubistchek



Ciclistas que saem do Terminal de Integração Maracaju

Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

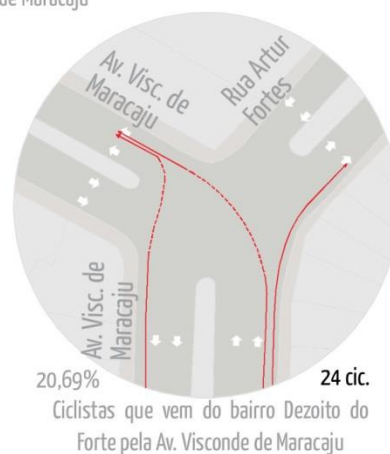
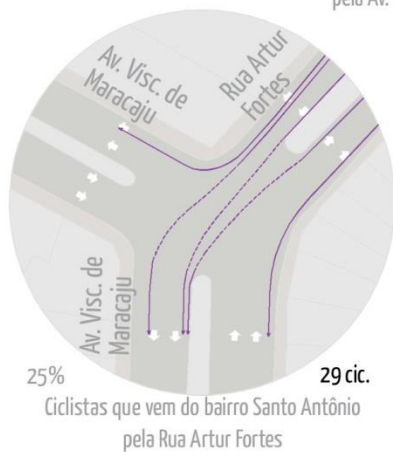
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C4

Lev. 01 - 07.10.2017 (6:40h às 7:40h)

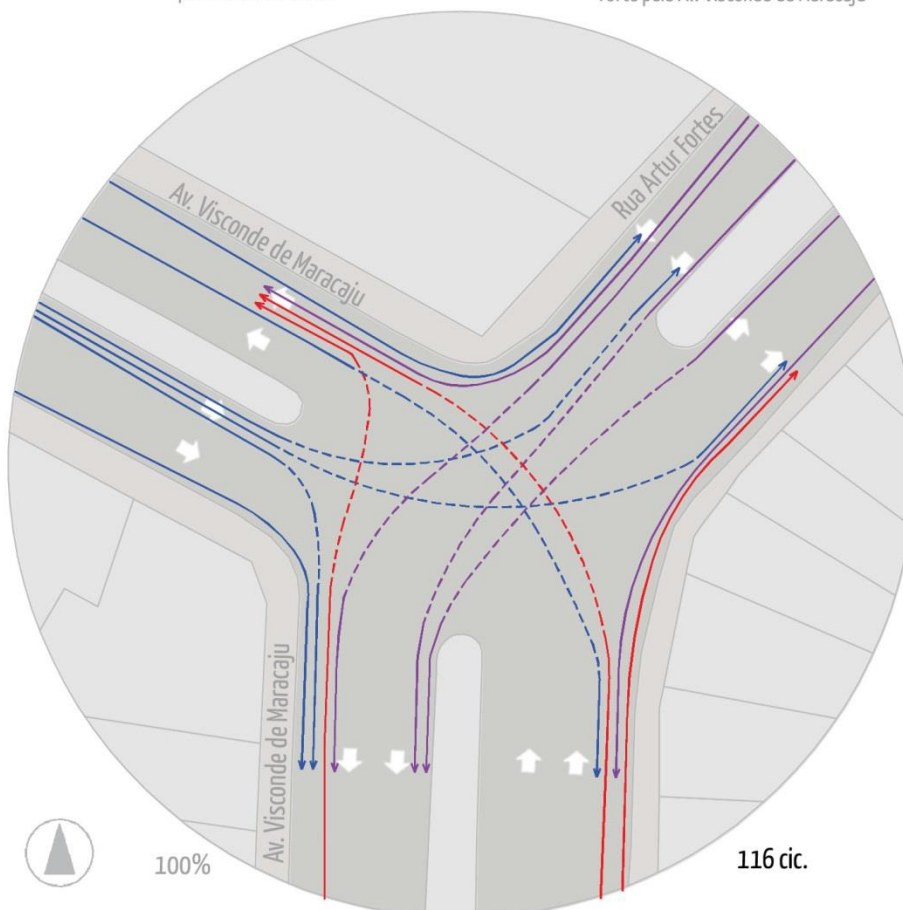


116 ciclistas (1,93 cic/min)

Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



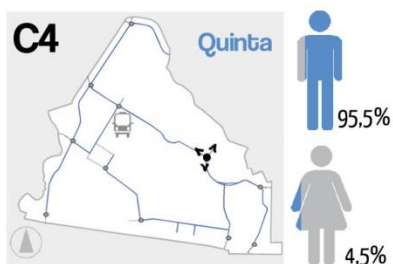
Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

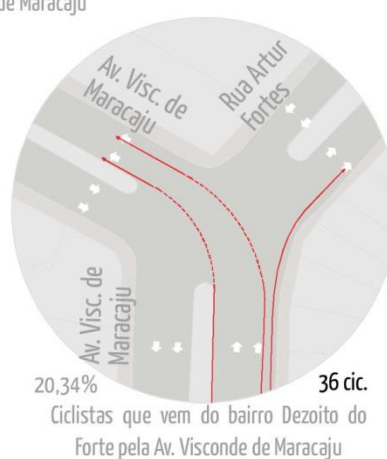
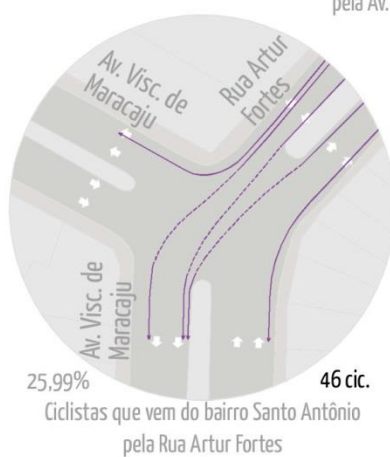
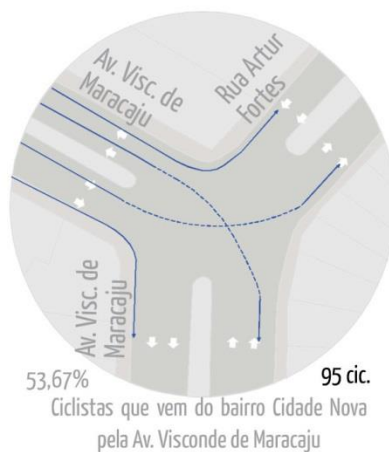
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C4

Lev. 02 - 19.10.2017 (6:40h às 7:40h)

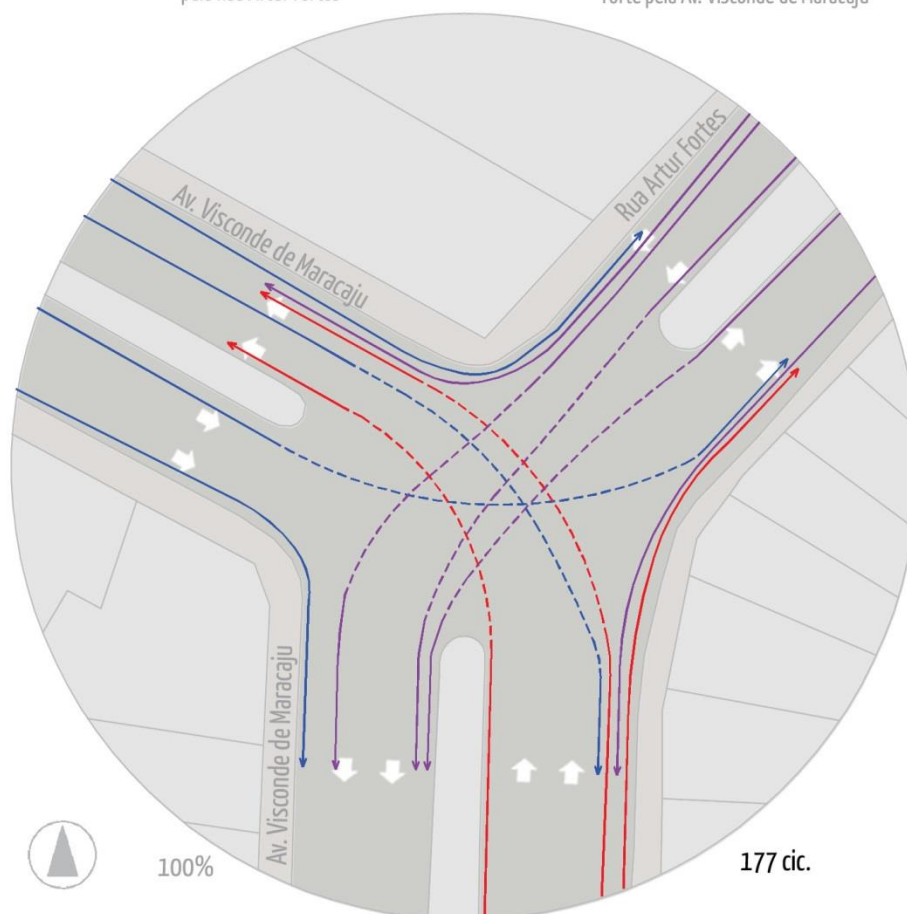


177 ciclistas (2,95 cic/min)

Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



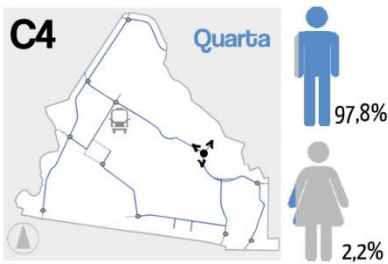
Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

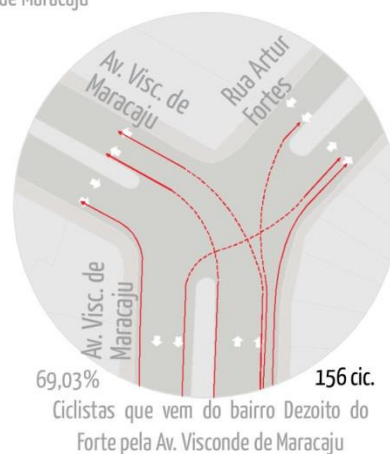
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C4

Lev. 03 - 25.10.2017 (17h às 18h)

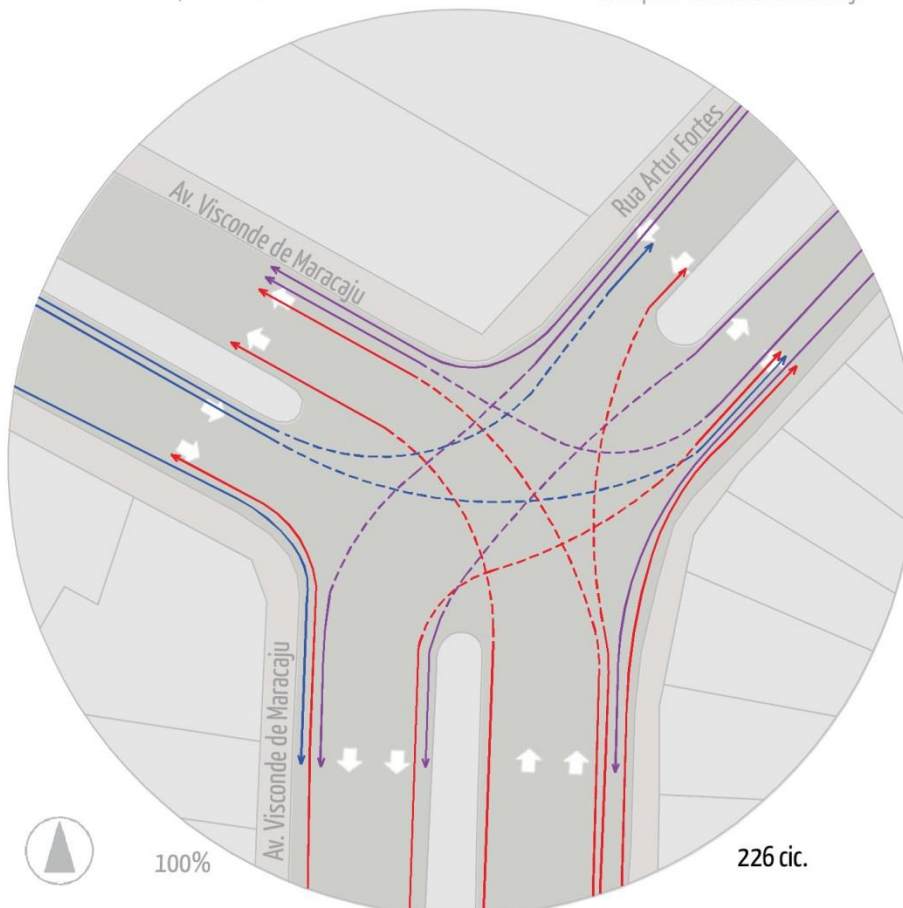


226 ciclistas (3,77 cic/min)

Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



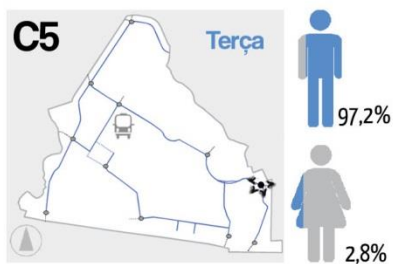
Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

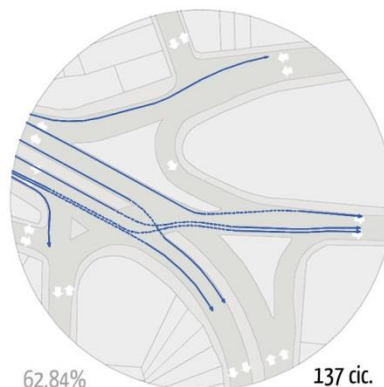
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C5

Lev. 01 - 17.10.2017 (6:40h às 7:40h)

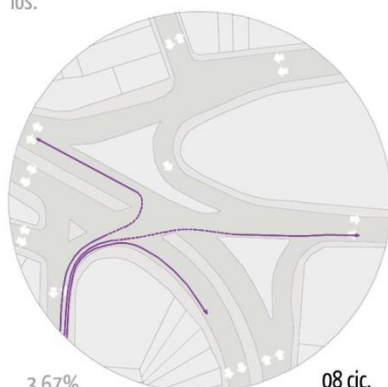


218 ciclistas (3,63 cic/min)

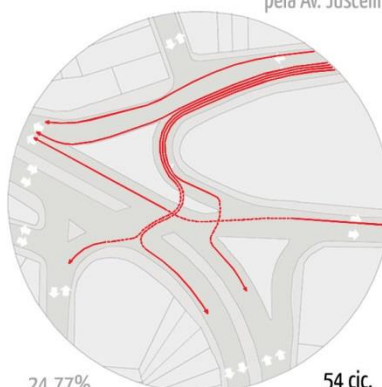
Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



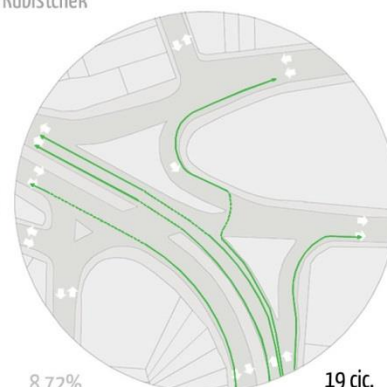
Ciclistas que vem do bairro 18 do Forte pela Av. Juscelino Kubistchek



Ciclistas que vem do bairro Santo Antônio pela Rua João Andrade

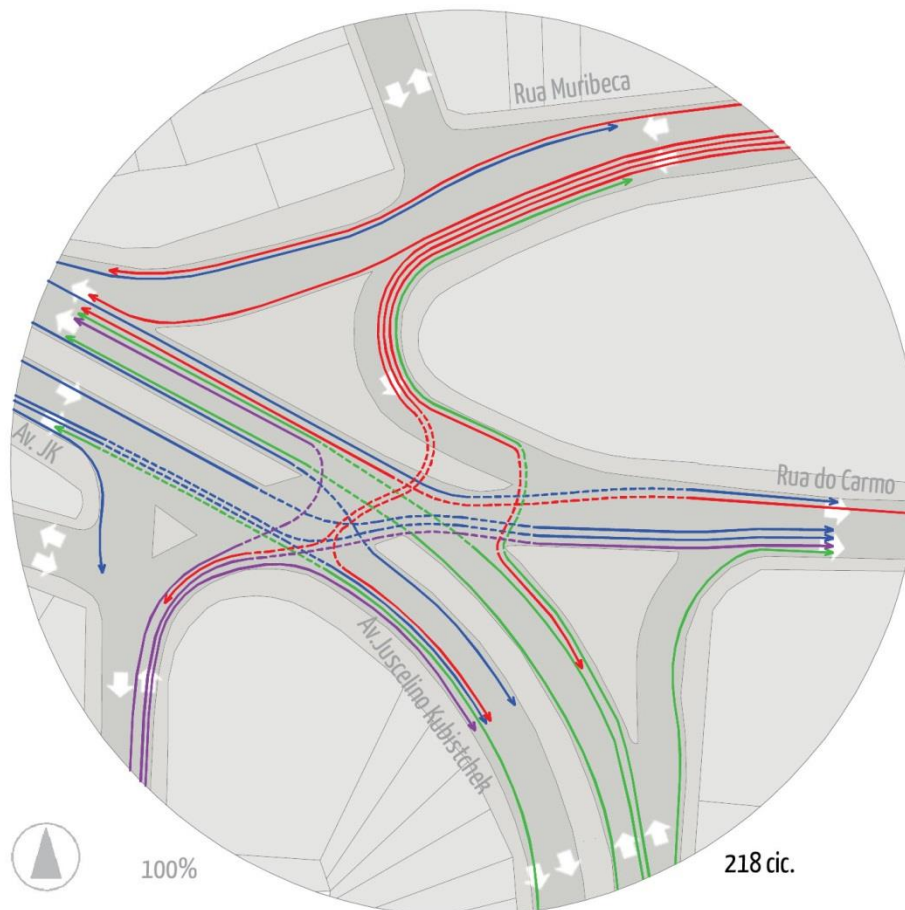


Ciclistas que vem do bairro Centro pela Av. João Ribeiro



Ciclistas que vem do bairro Santo Antônio pela Av. Juscelino Kubistchek

Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

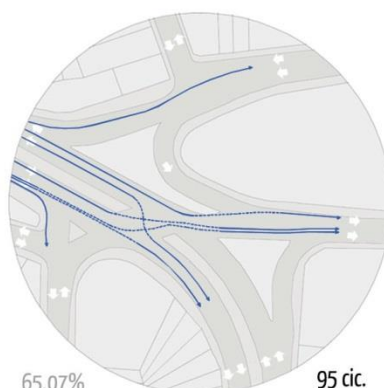
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C5

Lev. 02 - 21.10.2017 (6:40h às 7:40h)

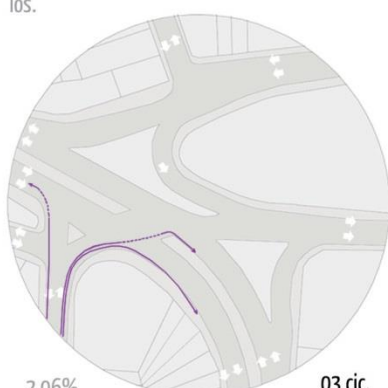


146 ciclistas (2,43 cic/min)

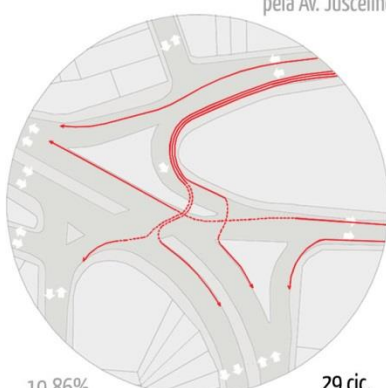
Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



Ciclistas que vem do bairro 18 do Forte pela Av. Juscelino Kubistchek



Ciclistas que vem do bairro Santo Antônio pela Rua João Andrade

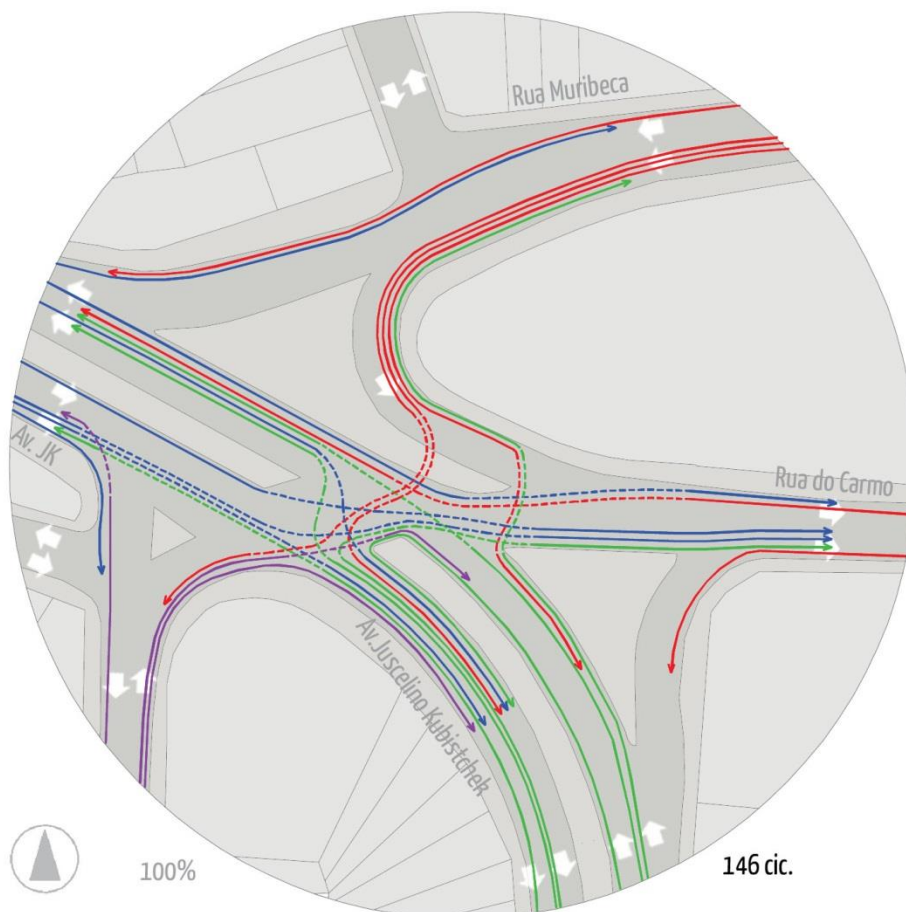


Ciclistas que vem do bairro Centro pela Av. João Ribeiro



Ciclistas que vem do bairro Grageru pela Av. Juscelino Kubistchek

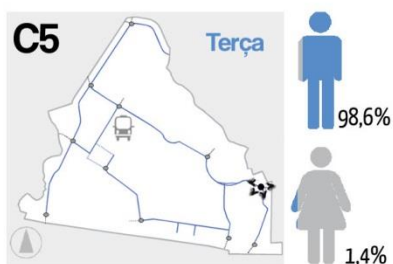
Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

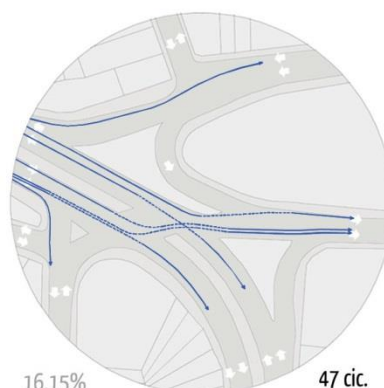
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C5

Lev. 03 - 14.11.2017 (17h às 18h)

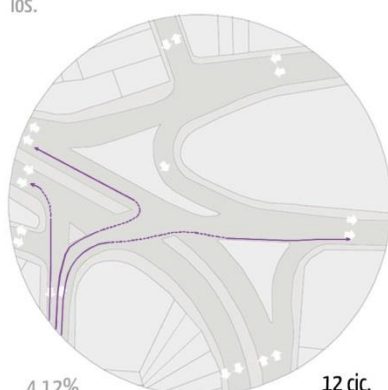


291 ciclistas (4,85 cic/min)

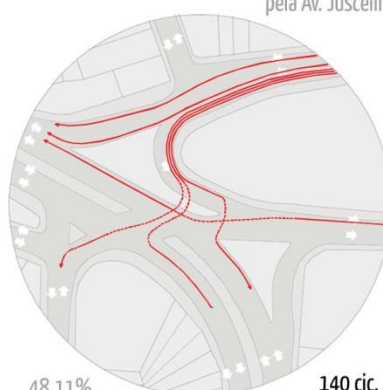
Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



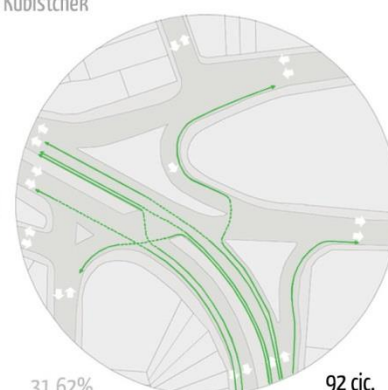
Ciclistas que vem do bairro 18 do Forte pela Av. Juscelino Kubistchek



Ciclistas que vem do bairro Santo Antônio pela Rua João Andrade

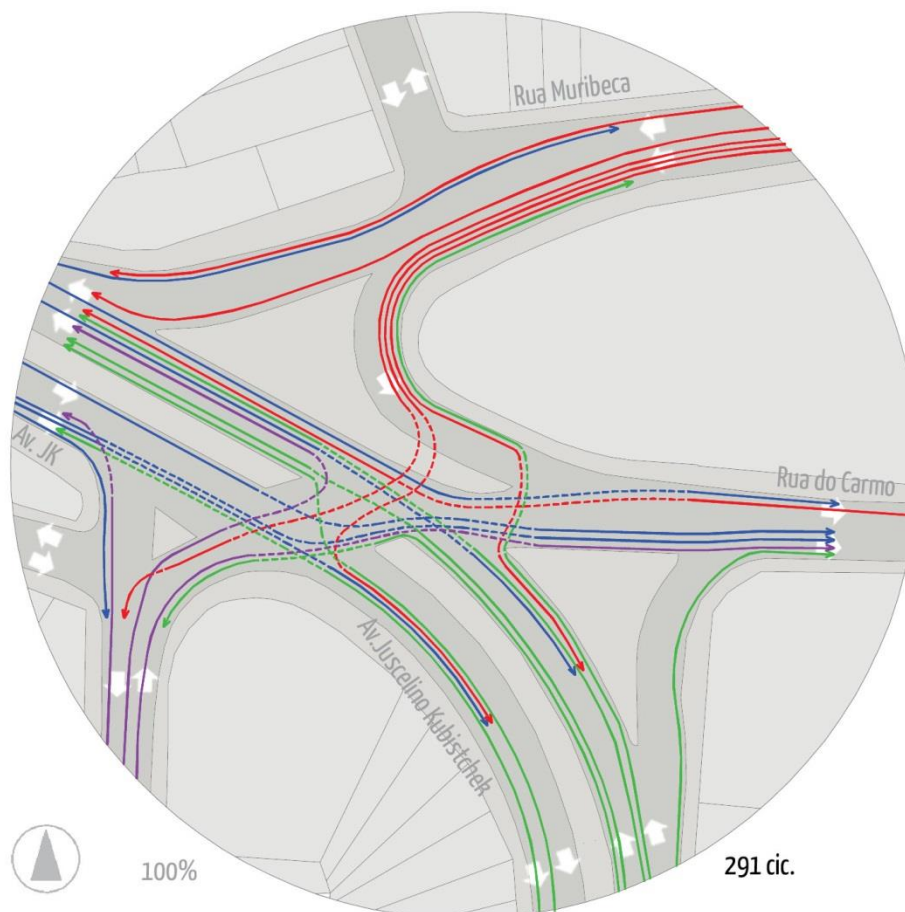


Ciclistas que vem do bairro Centro pela Av. João Ribeiro



Ciclistas que vem do bairro Grageru pela Av. Juscelino Kubistchek

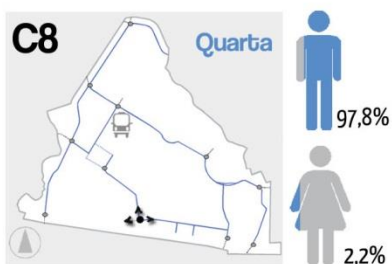
Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

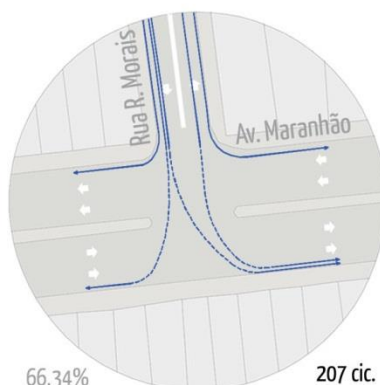
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C8

Lev. 01 - 01.11.2017 (6:40h às 7:40h)

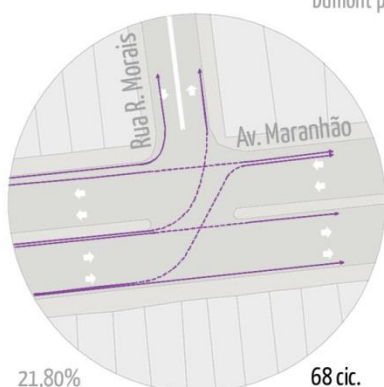


312 ciclistas (5,20 cic/min)

Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Rua Roberto Morais

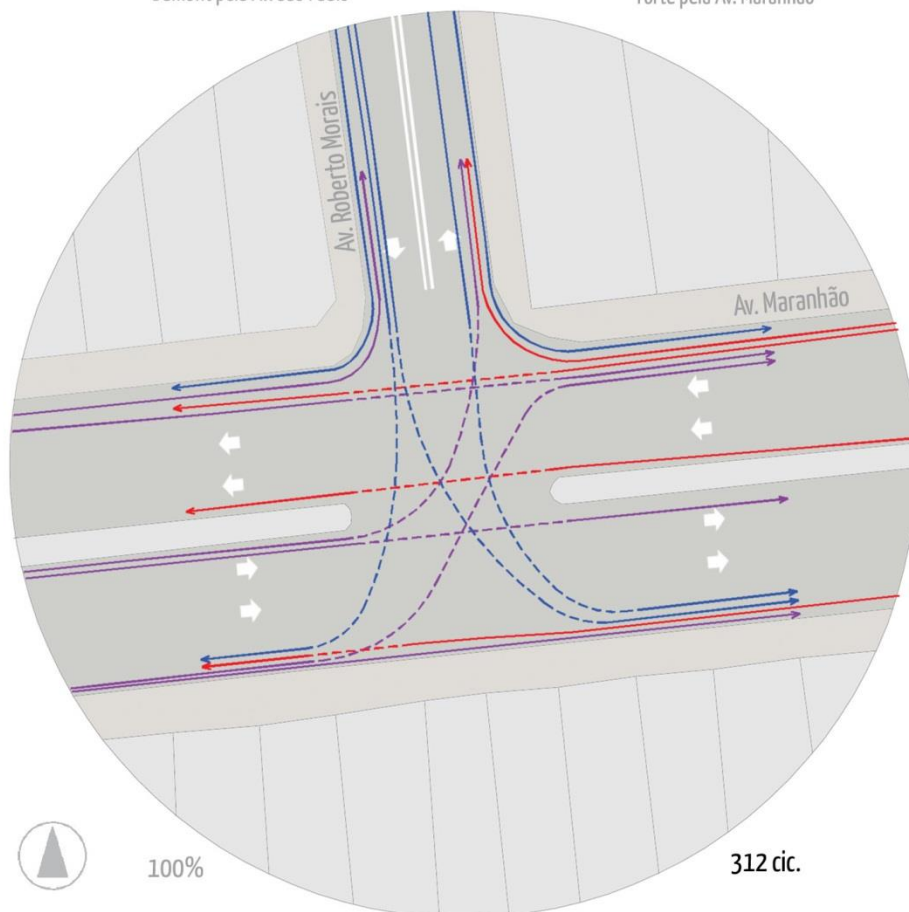


Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Av. São Paulo



Ciclistas que vem do bairro Dezoito do Forte pela Av. Maranhão

Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C8

Lev. 02 - 18.11.2017 (6:40h às 7:40h)

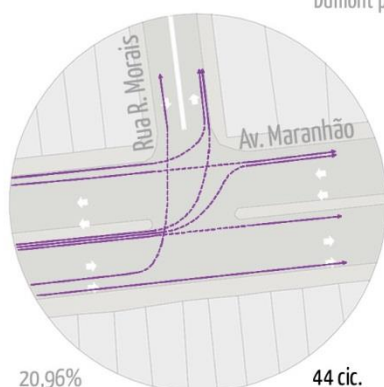


210 ciclistas (3,50 cic/min)

Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Rua Roberto Moraes

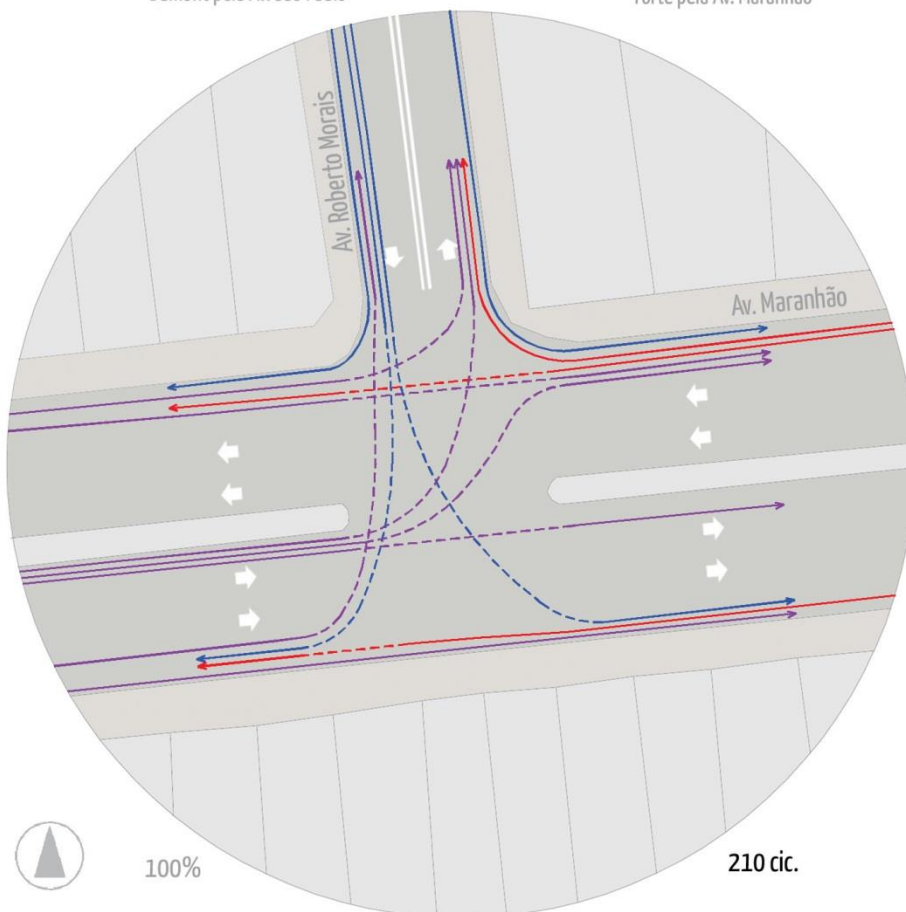


Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Av. São Paulo



Ciclistas que vem do bairro Dezoito do Forte pela Av. Maranhão

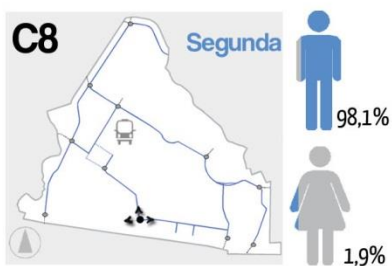
Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

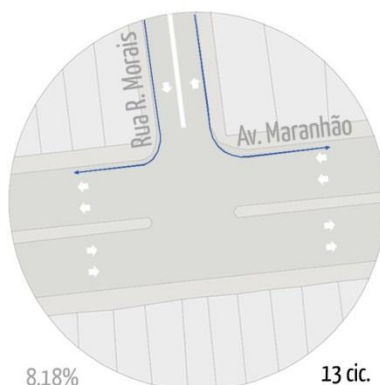
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C8

Lev. 03 - 20.11.2017 (17h às 18h)

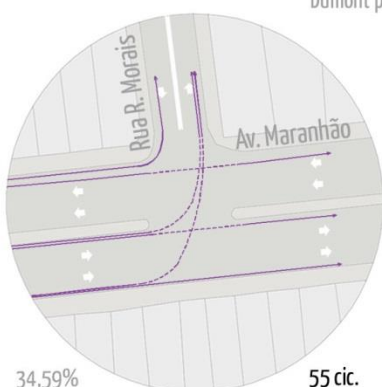


159 ciclistas (2,65 cic/min)

Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Rua Roberto Morais

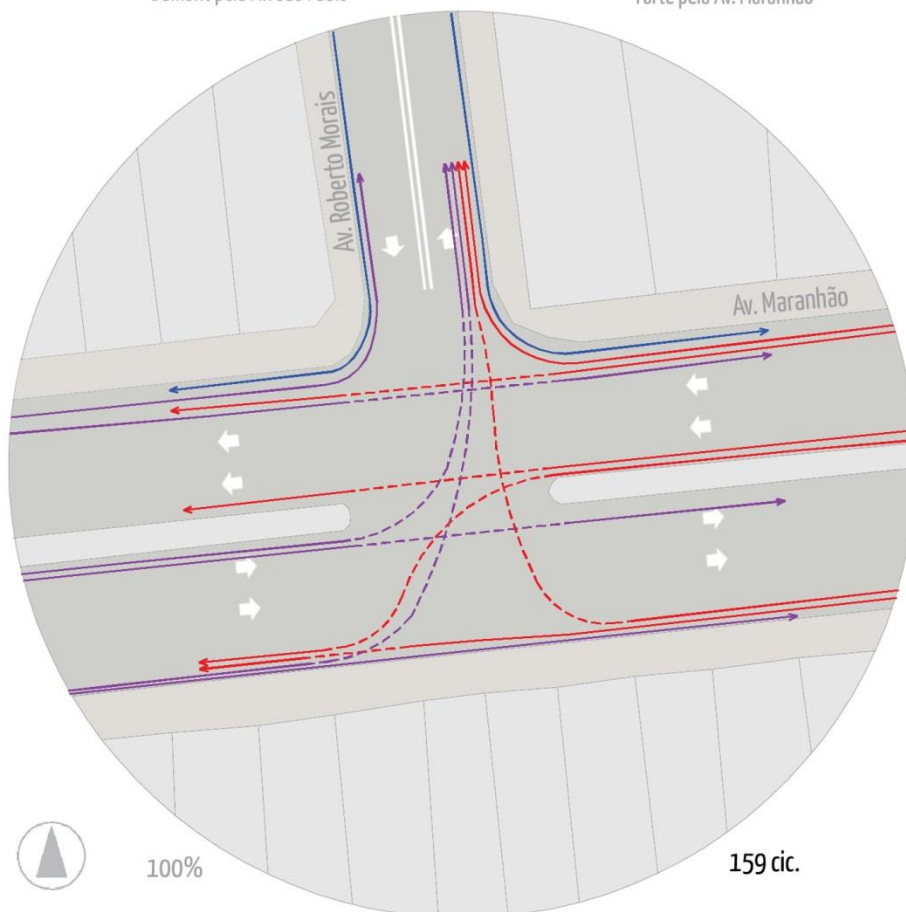


Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Av. São Paulo



Ciclistas que vem do bairro Dezoito do Forte pela Av. Maranhão

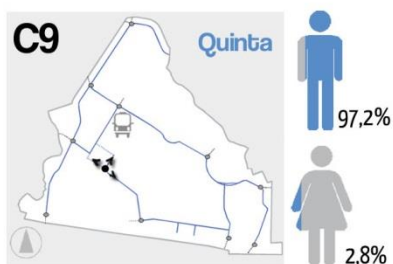
Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

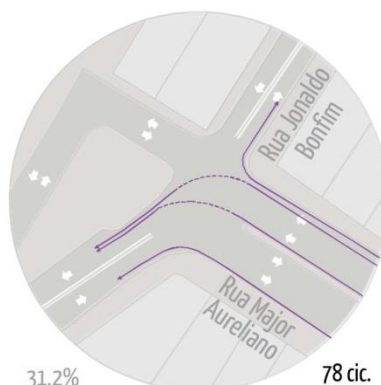
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C9

Lev. 01 - 09.11.2017 (6:40h às 7:40h)

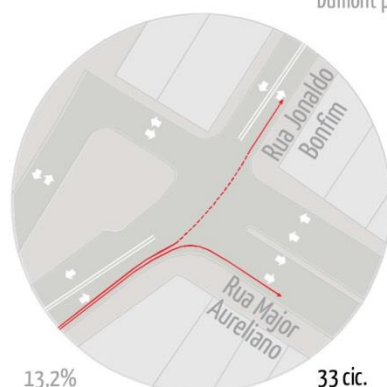


250 ciclistas (4,17 cic/min)

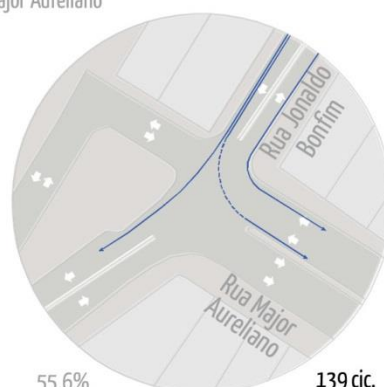
Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



Ciclistas que vem do bairro Santos
Dumont pela Rua Major Aureliano

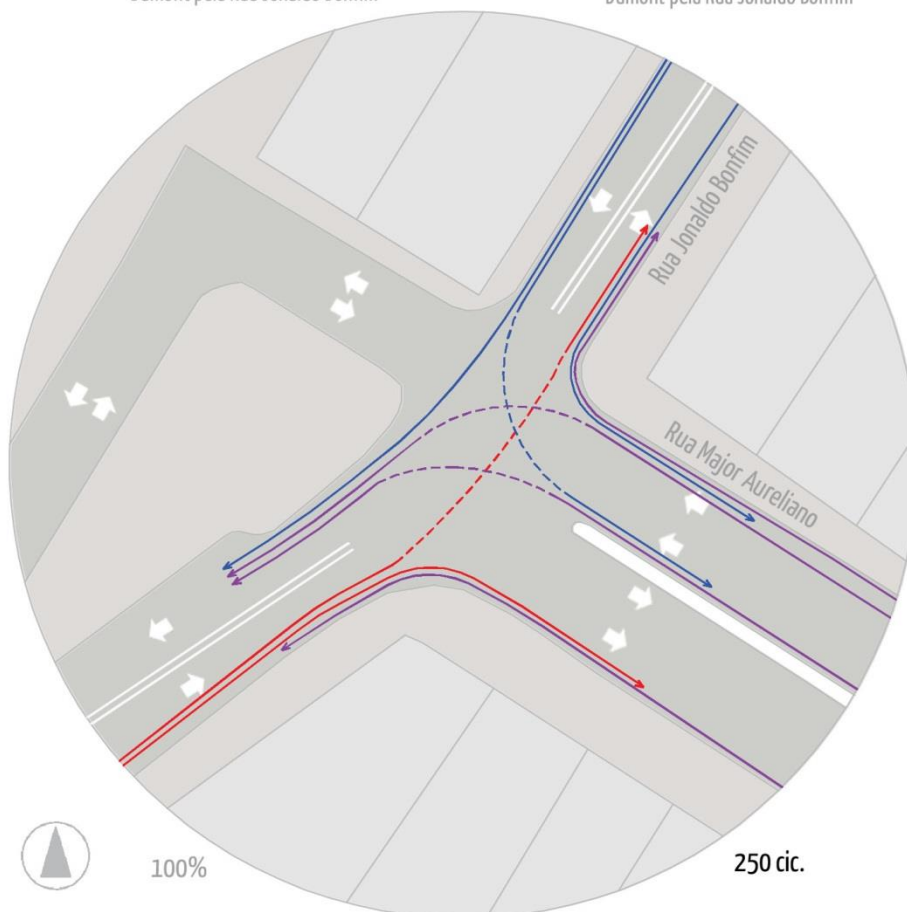


Ciclistas que vem do bairro Santos
Dumont pela Rua Jonaldo Bonfim



Ciclistas que vem do bairro Santos
Dumont pela Rua Jonaldo Bonfim

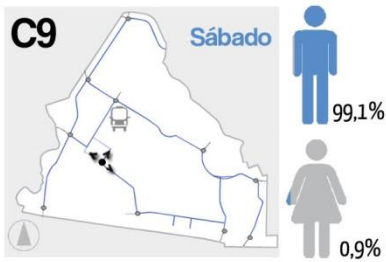
Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

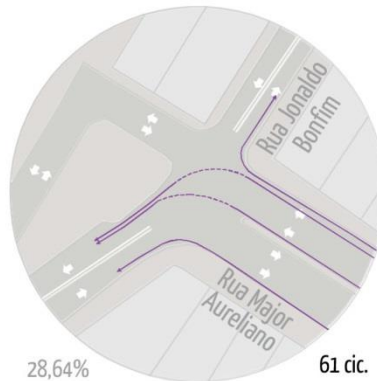
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C9

Lev. 02 - 11.11.2017 (6:40h às 7:40h)

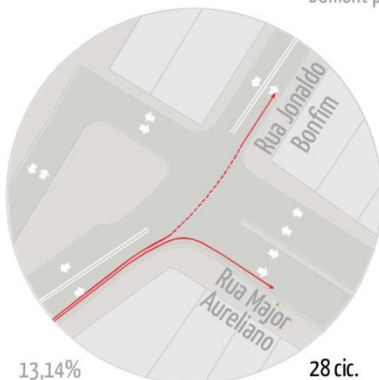


213 ciclistas (3,55 cic/min)

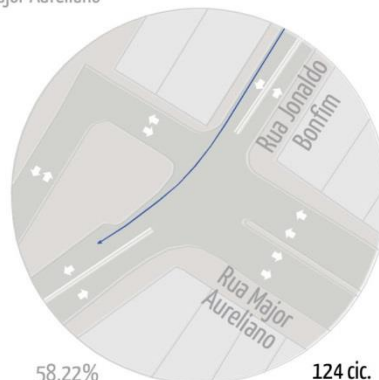
Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Rua Major Aureliano



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Rua Jonaldo Bonfim



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Rua Jonaldo Bonfim

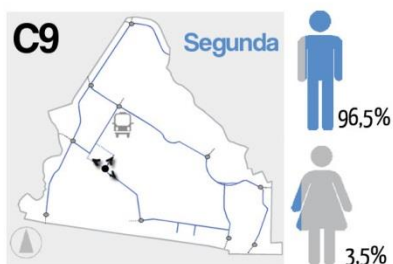
Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

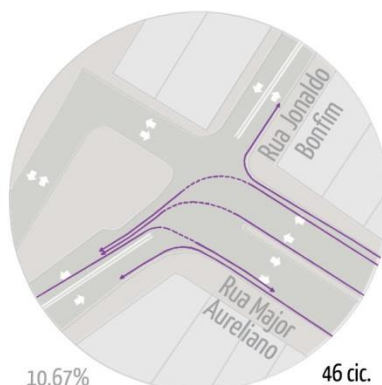
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C9

Lev. 03 - 23.11.2017 (17h às 18h)

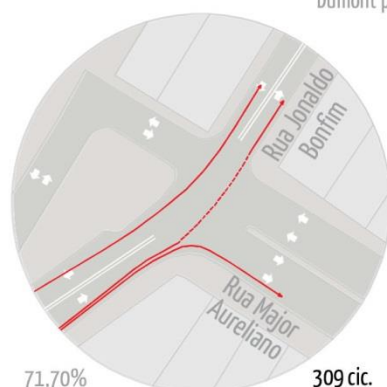


431 ciclistas (7,18 cic/min)

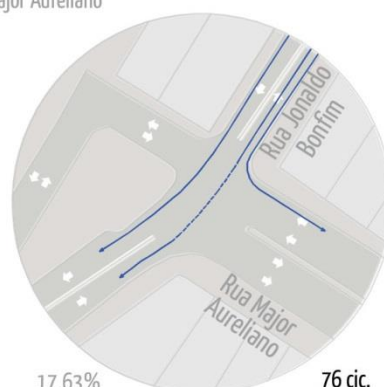
Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Rua Major Aureliano

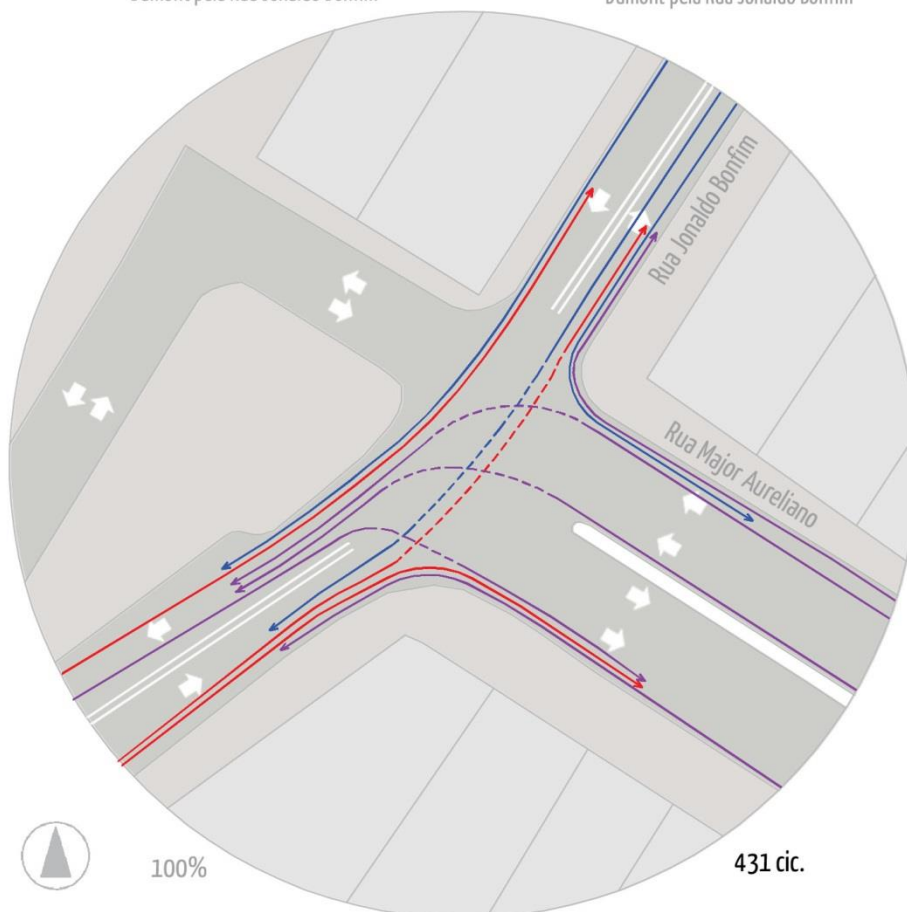


Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Rua Jonaldo Bonfim



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Rua Jonaldo Bonfim

Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

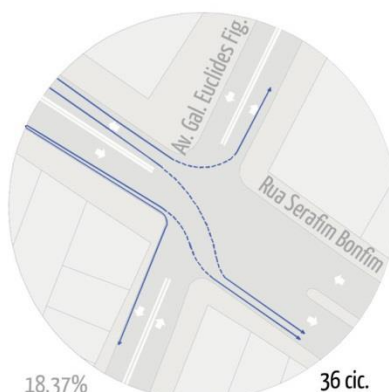
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C10

Lev. 01 - 28.10.2017 (6:40h às 7:40h)

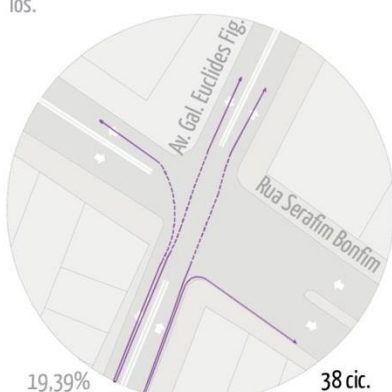


196 ciclistas (3,27 cic/min)

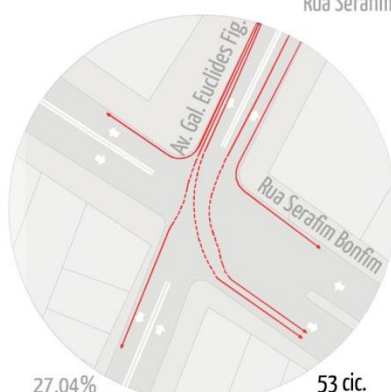
Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



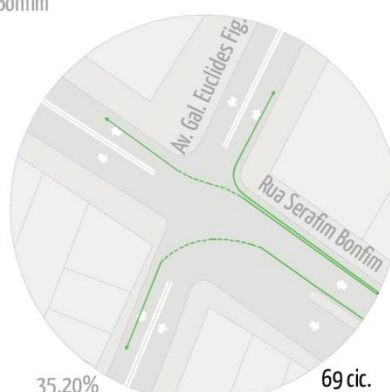
Ciclistas que vem do bairro Bugio pela Rua Serafim Bonfim



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Av. Gal. Euclides Figueiredo

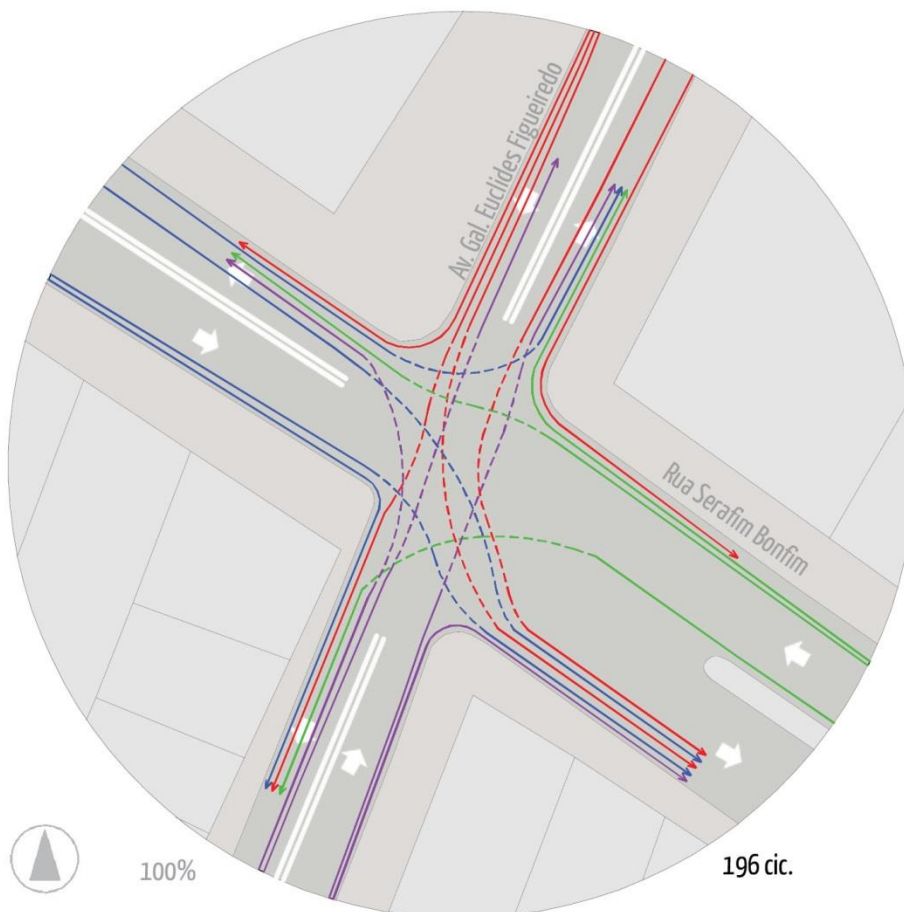


Ciclistas que vem do bairro Lamarão pela Av. Gal. Euclides Figueiredo



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Rua Serafim Bonfim

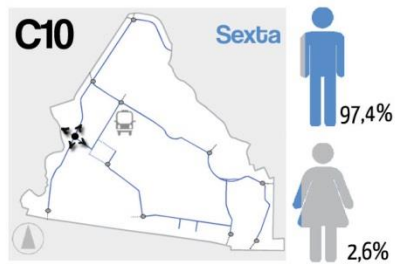
Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

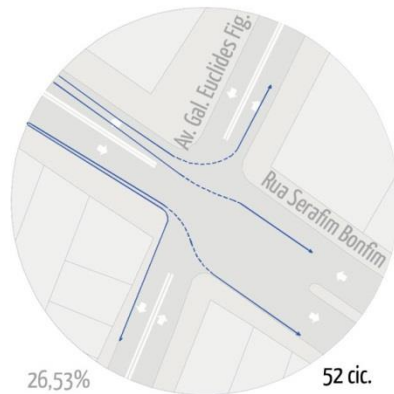
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C10

Lev. 02 - 10.11.2017 (6:40h às 7:40h)

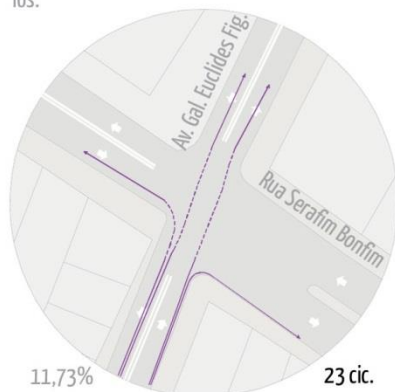


196 ciclistas (3,27 cic/min)

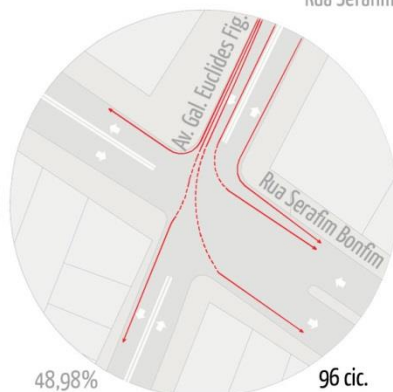
Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



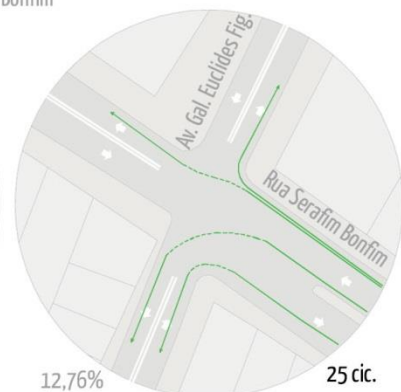
Ciclistas que vem do bairro Bugio pela Rua Serafim Bonfim



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Av. Gal. Euclides Figueiredo

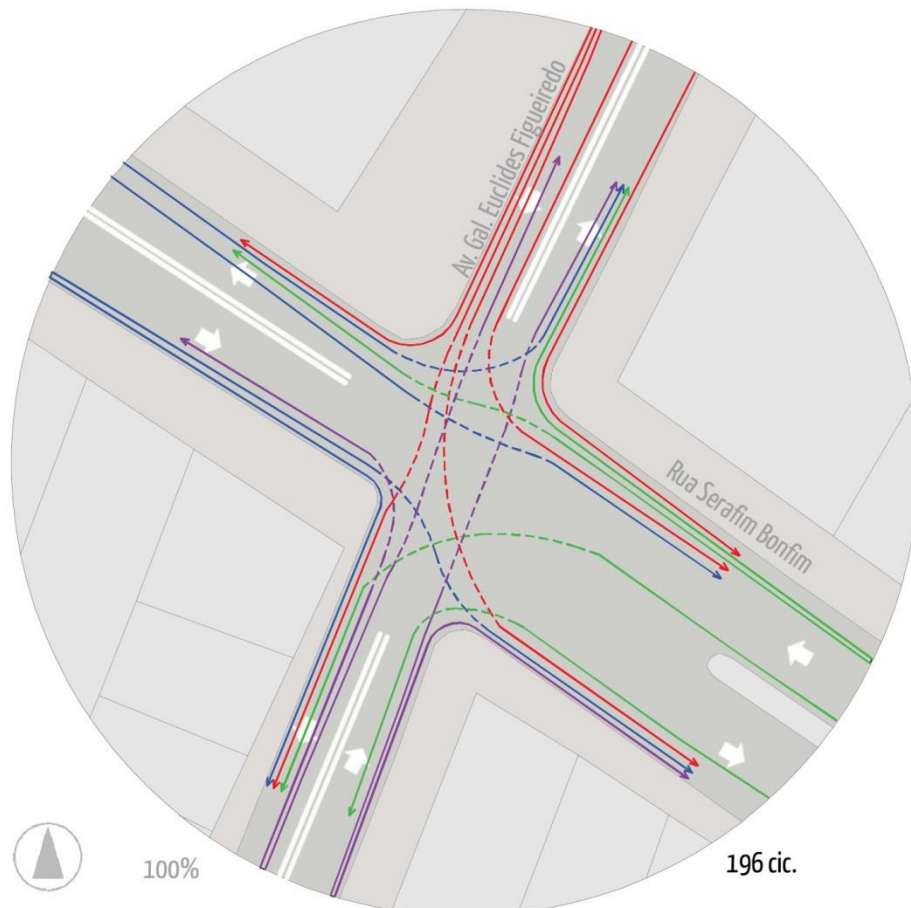


Ciclistas que vem do bairro Lamarão pela Av. Gal. Euclides Figueiredo



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Rua Serafim Bonfim

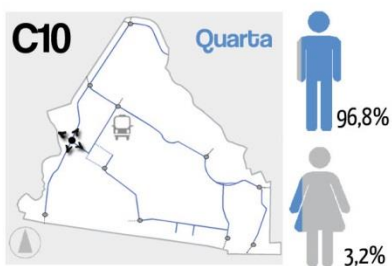
Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

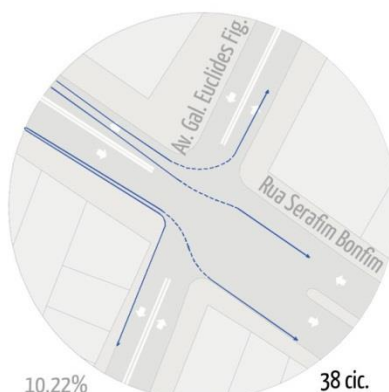
Detalhamento - Rotas dos ciclistas no C10

Lev. 03 - 22.11.2017 (17h às 18h)

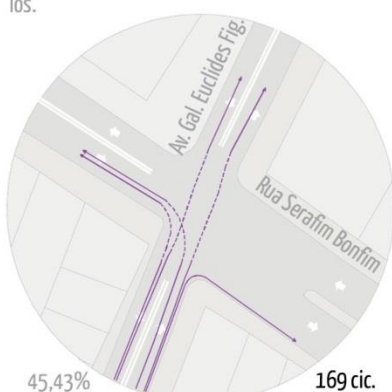


372 ciclistas (6,20 cic/min)

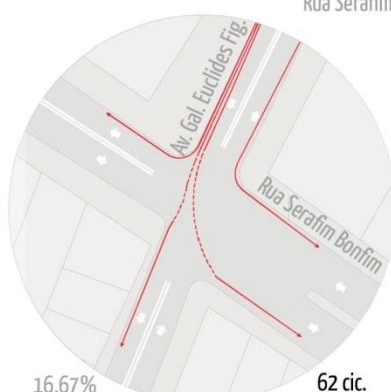
Síntese dos deslocamentos realizados pelos ciclistas durante a contagem realizada por meio da observação com o intuito de demonstrar as diversas opções de destinos (linhas contínuas) a partir de uma mesma origem e assim quantificá-los.



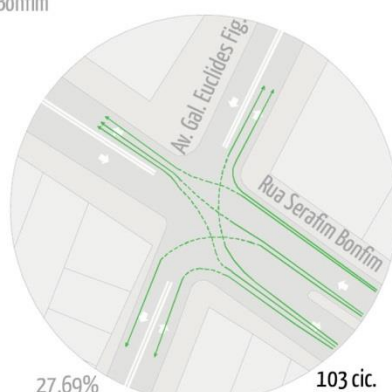
Ciclistas que vem do bairro Bugio pela Rua Serafim Bonfim



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Av. Gal. Euclides Figueiredo

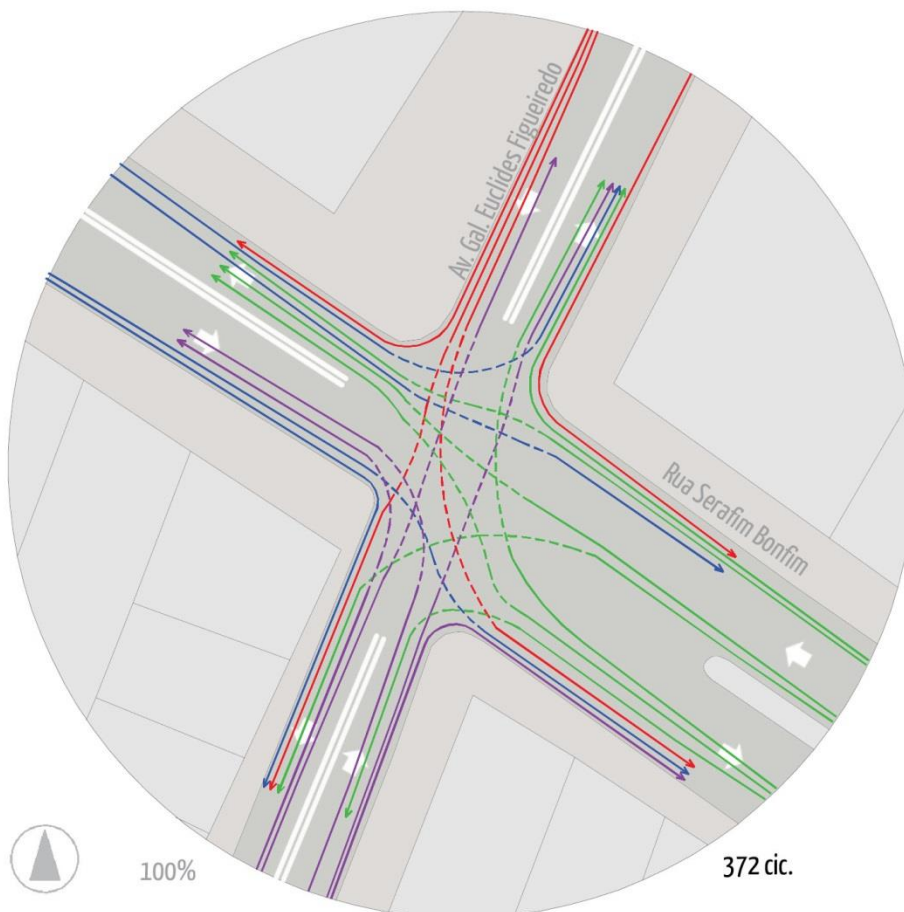


Ciclistas que vem do bairro Lamarão pela Av. Gal. Euclides Figueiredo



Ciclistas que vem do bairro Santos Dumont pela Rua Serafim Bonfim

Síntese das rotas



Elaborado pelo autor, 2018.

